Ferrovie dello Stato S.p.A.
Biblioteca Centrale FS
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA

FERROVIE DELLO STATO S.p.A. - BIBLIOTECA CENTRALE F.S.

Biblioteca Centrale FS
N° inv. 10337
Coll. PC 6

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Gennaio 1973 - N. 1

BIBLIOTECA CENTRALE F.S. - FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale. Le lettere non firmate si cestinano.

PISCINE, QUANDO?

Caro Direttore,

gli scriventi sono genitori che hanno figli di età compresa fra i 5 ed i 15 anni, costretti a notevoli esborsi di denaro per permettere ai loro ragazzi di frequentare piscine private, perché quelle del CONI, è noto, sono riservate a pochi privilegiati dato l'indirizzo eminentemente agonistico che tale Ente persegue.

Ci riteniamo tuttavia fortunati di poter sostenere questo non lieve sacrificio, ma pensiamo che *molti* colleghi ferrovieri non se lo possano permettere.

Dall'ormai lontano 1965 sentiamo parlare della costruzione di una piscina per il D.L.F. di Roma, di un terreno messo a disposizione dall'Azienda, di una ragguardevole cifra già accantonata a tale scopo e di trattare con Istituti Bancari per l'anticipazione della somma residua occorrente. E' da ritenersi infatti che debba trattarsi solo di un'anticipazione, poiché nessuno può mettere in dubbio che la gestione di una piscina possa non essere attiva.

Dopo otto anni siamo però ancora in fase nebulosa e di incertezza.

L'urgenza di una decisione in merito, con chiari e precisi tempi di realizzazione — a parere degli scriventi — si impone e per considerazioni di carattere sociale e, più ancora, per considerazioni riguardanti la prevenzione delle tipiche malattie scolari, quali scoliosi e cifosi.

I giovani in età scolastica sono tutti bisognosi di uno sport completo ed adeguato come il nuoto, il quale, oltre che dal punto di vista fisico, costituisce una componente ludica di primo piano adatta, fra l'altro, ad impegnare le migliori energie fisiche e morali di un agonismo sano perché contenuto e non esaltato.

Non va inoltre sottovalutato il carattere eminentemente sociale di tale realizzazione per ciascun lavoratore. Infatti il lavoratore medesimo, disponendo di un impianto in cui impegnare parte del proprio tempo libero, potrebbe ritemprare le proprie forze fisiche, mentre si ripristinerebbe quel senso di socialità e di civismo distrutti o sviliti dalla società commerciale e tecnologica.

La ringraziamo per l'ospitalità e nutriamo fiducia che Ella possa indurre i responsabili a farci, con chiarezza, il punto della situazione ad oggi.

Cordialmente

Seguono le firme

● *Ci devono essere senz'altro ragioni ben sostanziose per giustificare una fase di neutralità e di incertezza di otto anni. D'altra parte, tra tutti i possibili impianti sportivi ci sembra che una piscina meriti attenzione preferenziale, per l'importanza sociale che certe discipline (nuoto e atletica in primis) indubbiamente rivestono.*

«Voci» si permette quindi di spezzare una lancia per la piscina e si augura che i responsabili del settore vogliano far cortesemente avere qualche notizia in proposito.

BIGLIETTO EFFE

Egregio Direttore,

sono da molti anni un assiduo lettore di « Voci ». Sul n. 5 del maggio u.s. nell'ultima parte dell'articolo sulle notizie del personale leggo « con D.M. in data 1° aprile 1972 n. 2766 sono state accordate nuove facilitazioni per i familiari dei dipendenti delle Ferrovie riguardanti il biglietto F ». Si aggiungeva che per i pensionati le notizie in merito sarebbero state pubblicate in un altro numero.

Ho quindi letto con viva attenzione i numeri successivi però non sono riuscito a trovare l'articolo in questione, non so se per negligenza personale o perché in effetti lo stesso non è stato più pubblicato.

Il suddetto articolo mi interessava particolarmente giacché in data 11-9 sono stato messo in quiescienza. Pertanto secondo le disposizioni vigenti il biglietto F mi verrebbe sostituito dal 31 dicembre con l'altro biglietto.

Vorrei quindi sapere se ci sono novità o se tutto è rimasto invariato.

Vito Modugno - *Polignano a Mare*

● *Lei ha ragione come hanno ragione i numerosi pensionati che ci scrivono sul medesimo argomento.*

La periodicità mensile di « Voci della Rotaia » qualche volta ci fa considerare superati dai fatti le notizie che invece, come nel caso delle concessioni di viaggio, sono sempre attese.

Nel numero 5 del corrente anno nel dare informazioni sul biglietto di servizio serie « F », istituito esclusivamente per il personale in servizio, dicemmo che avremmo fatto seguito con altre notizie riguardanti i pensionati.

Le notizie riguardavano la possibilità — ma ora si tratta di una innovazione già in atto — tanto per il pensionato titolare della concessione quanto per i suoi famigliari, di utilizzare in 1ª classe e per non più di 15 viaggi, la metà dei chilometri (cioè 2.000) concessigli per la 2ª classe in base alla qualifica rivestita all'atto del pensionamento.

Possiamo aggiungere che il biglietto serie « F » rimane valido per tutto l'anno del rilascio anche se, nel frattempo, il dipendente è andato in pensione.

Intanto sta venendo a maturazione un altro importante provvedimento: le concessioni di viaggio verranno rilasciate dietro semplice domanda senza il pagamento cioè della nota irrisoria somma il cui versamento in Conto Corrente postale, senza calcolare il disagio di gran lunga superiore all'importo stesso.

Per completare l'informazione diciamo che in questi giorni sono in corso i lavori di una apposita commissione per la revisione del Regolamento Concessioni di viaggio che tra l'altro dovrebbe apportare ulteriori modifiche e migliorie anche alle concessioni di viaggio dei pensionati.

A causa delle prolungate agitazioni dei poligrafici, che si sono concluse solo nel mese di febbraio con il rinnovo del contratto nazionale, anche questo numero di « Voci » esce con grave ritardo. Ne chiediamo scusa ai nostri lettori mentre ci ripromettiamo di riprendere al più presto il nostro normale ritmo di pubblicazione.

IL CASO E' DIVERSO

Egregio Direttore,

fui assunto il 9.11.1937 in qualità di operaio all'I.E.S. con regolare concorso-prova pratica e orale, passato successivamente Sussidiario e quindi alla fine della guerra in pianta stabile con retrodatazione al 31.12.1938.

Successivamente risultai vincitore del concorso esterno numero 1928 per Alunno delle stazioni il 15.11.1946 dopo di che iniziai un regolare svolgimento di carriera.

Ora agli ex Contrattisti vengono riconosciuti due scatti di stipendio, a quelli che si trovano nella mia posizione niente.

E pensare che il sottoscritto non ha voluto fare il contrattista perché il contratto mensile non dava la quasi certa continuità di rapporto di lavoro che dava la qualità di sussidiario!

L'avere sostenuto l'esame per un concorso esterno, alla realtà dei fatti, si è dimostrato solo un demerito.

Cino Ferri - *C.G.S.*

● *Se abbiamo capito bene lei ha svolto il servizio non di ruolo nella qualifica di Operaio; è diventato Alunno di stazione con concorso esterno nel 1946.*

Purtroppo, non ha nulla da rivendicare in quanto non c'è alcuna analogia con la situazione degli alunni che hanno avuto due scatti. Infatti, l'articolo 26 della legge 775 prevede il riconoscimento di metà del servizio fuori ruolo se effettuato nella stessa carriera di oggi; il che non vale per il caso, essendo lei dirigente movimento, l'art. 29 della legge 40 attribuisce infatti agli ex Alunni contrattisti due scatti per il periodo di servizio svolto con la qualifica di Alunno contrattista.

PRIMA DEL DICIOTTESIMO ANNO

Cara Voci della Rotaia,

sono l'ausiliario Nicola Scorrano della stazione di Bari C.le, desidererei sapere se l'art. 29 della legge 40/15.3.1967 (valutazione e riassetto periodo avventiziato) sia applicabile anche nel mio caso. Sono stato assunto il 19.9.1942, in qualità di Manovale Straordinario Aspirante Sussidiario, promosso il 1 luglio 1950 per esami all'ex qualifica di Guardasala (attualmente Ausiliario di Stazione) passato a ruolo nell'anno 1947 con la retrodatazione del 16.2.1945 (quando fui assunto

segue a pagina 26

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 1 - GENNAIO 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 4670 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

In copertina: In lotta con la neve.

Un'intervista del Direttore Generale

SONO AMBIZIOSI I PROGRAMMI DELLE FERROVIE

Annunciata a breve scadenza una serie di importanti realizzazioni

Il 1973 sarà un anno importante per le nostre ferrovie, sistema cardine dei trasporti di massa. Sarà, infatti, l'anno della « mietitura » dei frutti del « Piano Decennale », che si è chiuso definitivamente con lo spirare del 1972; e sarà, nello stesso tempo, l'anno della impostazione del nuovo programma poliennale di potenziamento della rete che si prefigge una graduale quanto decisiva generalizzazione del processo di adeguamento delle strutture ferroviarie del Paese al progresso tecnologico che caratterizza i nostri tempi.

Un quadro della situazione è stato tracciato dal Direttore Generale delle F.S., ing. Bordoni, che, rilasciando un'intervista ad una nota agenzia di informazioni, ha individuato i più immediati programmi in tre iniziative principali: l'intensificazione dei lavori di potenziamento delle linee a più intenso traffico; l'esordio dei « treni a gran conforto » e le prime prove del simulacro di una nuova locomotiva, la E 666, che sarà in grado di trainare, a velocità di 200 km l'ora, 14 carrozze a carico completo.

Nel quadro generale, notevole rilievo assumono i lavori di quadruplicamento della Roma-Firenze e della Bologna-Milano che, condotti con criteri adeguati alle possibilità della tecnologia più moderna, faranno assumere all'intera relazione i connotati tecnici delle ferrovie dell'avvenire. Una volta portata a conclusione, tra l'altro, l'arteria fondamentale del sistema ferroviario italiano verrà a disporre di un assetto organico non soltanto rispondente alle sue funzioni di primaria importanza per l'economia nazionale ma anche in linea con le esigenze dei traffici internazionali, per la maggior parte

convogliati su questa direttrice, spina dorsale delle comunicazioni per il nord Europa e il Mediterraneo. Quanto alla Roma-Firenze, l'ing. Bordoni, confermando che i lavori fervono sui tratti Settebagni-Chiusi e Incisa-Rovezzano, ha dato poi un importante annuncio: gli organi statali e regionali hanno finalmente raggiunto un accordo sul problema dell'ansa di Arezzo. La progettazione esecutiva delle relative opere — che prevede, per il tratto Chiusi-Mantevarchi-Incisa — un avvicinamento della nuova linea a quella esistente e la costruzione di raccordi di interconnessione nella zona di Arezzo, è già in corso.

« Mentre i lavori sul tratto Settebagni-Chiusi potrebbero tecnicamente essere ultimati entro il 1974 — ha detto fra l'altro il Direttore Generale — la prosecuzione di quelli fra Incisa e Rovezzano è condizionata dalla soluzione delle questioni attinenti la definizione del tracciato di penetrazione in Firenze e l'inizio di quelli fra Chiusi e Incisa è subordinato alla disponibilità degli stanziamenti necessari. Anche per l'attivazione del quadruplicamento sul tratto da Settebagni a Chiusi, e cioè di circa metà della linea, sono necessari — ha proseguito Bordoni — ulteriori finanziamenti, peraltro previsti nel piano ponte di 400 miliardi ».

Al riguardo, è importante evidenziare la necessità di attivare sollecitamente opere di primaria importanza in avanzato stadio di esecuzione; e ciò al fine di rendere produttivi di effetti per la collettività nazionale i rilevanti investimenti già effettuati. L'attivazione di tali opere comporterebbe una riduzione dei tempi di percorrenza fra Roma e Firenze dei treni viaggiatori a lungo percorso valutabile, per i collegamenti più celeri, in circa tre quarti d'ora, nonché una radicale fluidificazione della circolazione ferroviaria fra Roma e Chiusi, con sostanziali vantaggi sia per i traffici pendolari che per quelli delle merci.

« Il quadruplicamento fra Milano e Bologna sarà realizzato secondo principi analoghi a quelli seguiti per la Roma-Firenze », ha detto ancora il Direttore, sottolineando come la fase finale del piano decennale ferroviario ha visto l'impegno dei fondi occorrenti per la realizzazione della sede del nuovo doppio binario fra Milano e Melegnano, per il cui completamento occorrono ulteriori finanziamenti, già all'esame degli organi competenti. Il completamento del quadruplicamento dell'intera linea da Milano a Bologna è stato previsto dall'Azienda nel programma d'impiego dei fondi richiesti per l'attuazione del nuovo Piano Poliennale F.S., in corso di definizione. Intanto, il Piano Decennale ha reso possibile il recupero di gran parte degli arretrati e la realizzazione di alcune opere strettamente indispensabili per le più urgenti occorrenze. Ciò, nonostante gli effetti negativi della lievitazione dei costi, verificatasi dal '62 in poi, che ha portato al mancato compimento — o non ha consentito l'avvio — di numerose opere previste dal piano stesso, mentre — come ha sottolineato l'ing. Bordoni — sono, nel frattempo, venuti a manifestarsi nuovi indirizzi e nuove esigenze che impongono ora di prendere in considerazione provvedimenti che all'epoca dell'elaborazione del piano non erano prevedibili.

L'entrata in vigore del nuovo orario estivo — fissata, come si sa, al prossimo 3 giugno — vedrà l'immissione in servizio dei nuovi « treni a gran conforto ». L'industria nazionale ha già iniziato le consegne del materiale e le completerà entro l'anno prossimo.

Il 1974 sarà anche l'anno di consegna dell'esemplare sperimentale del treno ad assetto variabile e d'immissione in servizio delle carrozze self-service (per le quali si sta elaborando il programma di impiego e si stanno definendo i criteri di priorità nella scelta delle relazioni da servire).

Analizzando, infine, il settore delle sperimentazioni, l'ing. Bordoni ha annunciato che nei primi mesi del 1973 le F.S. disporranno del simulacro della nuova locomotiva E.666 per la quale è prevista una potenza continua di 6000 KW e una conseguente capacità di traino di 750 tonnellate (14 carrozze) alla velocità massima di 200 chilometri orari. Le prove in linea consentiranno di esaminare il comportamento dei nuovi carrelli a tre assi di cui sarà dotato il nuovo mezzo.

Le F.S., inoltre, hanno posto allo studio nuove elettromotrici Ale 481, che dovrebbero viaggiare a velocità comprese tra 200 e 300 Km l'ora in relazione alla composizione dei convogli. Sarà possibile infatti superare i 200 Km con una composizione formata da coppie di motrici e rimorchi. Per raggiungere i 250 Km/h occorrerà invece costituire terne di due motrici ed un rimorchio, mentre per velocità superiori il convoglio dovrà essere composto solo di motrici. Ciascuna motrice sarà fornita di 4 motori della potenza continua complessiva di 1650 KW, esclusa quella occorrente ai servizi ausiliari. « L'impiego delle Ale 481 come delle locomotive E 666 — ha concluso l'ing. Bordoni — è previsto per la direttissima, senza peraltro escluderne l'impiego anche sulle linee principali della dorsale Roma-Milano ».

Naturalmente, le F.S., accanto al problema della velocità, non dimenticano quello della sicurezza: proseguiranno infatti i lavori per estendere alle principali linee il sistema della ripetizione dei segnali in macchina.

Giuseppe CATANZARITI

Il Comitato di Gerenza e l'Assemblea generale dell'U.I.C. si sono riuniti a Parigi nei giorni dall'11 al 13 dicembre scorsi. In tale occasione sono stati presi importanti provvedimenti tra cui la ratifica della nomina del nostro Direttore Generale, ing. Bordoni, a Presidente per il biennio 1973-1974. E' stata inoltre approvata l'ammissione all'U.I.C. in qualità di membri delle direzioni delle ferrovie del Morambico e della Southern Pacific Transportation Company (USA). Nella foto sopra, l'ing. Bordoni al tavolo della presidenza.

L'ORARIO NASCE QUANDO L'ANNO MUORE

Nell'ultimo scorcio del '72 si è stabilito come si viaggerà nell'estate e nell'inverno del '73. Un lavoro lungo, complesso, delicato.

Dal 7 novembre al 7 dicembre 1972 si è tenuta nel salone del CIFI a Roma Termini, la annuale Conferenza Nazionale Orari, per lo studio e la definizione degli orari e delle composizioni dei treni viaggiatori a lungo percorso, per il periodo 1973/1974; l'orario estivo inizierà il 3 giugno 1973 e quello invernale il 30 settembre, con termine il 25 maggio 1974. Alla Conferenza hanno partecipato, oltre gli esperti del Servizio Movimento, gli oraristi e i Capi Ufficio Movimento Compartimentali. Come si lavora alla Conferenza? Secondo un collaudato programma, in un primo tempo si studia e si definisce l'orario estivo e verso la fine quello invernale: i due orari, in conseguenza dell'« ora legale », sono sostanzialmente diversi per tutte le linee a nord della direttrice Roma Ancona, per le quali si deve procedere alla elaborazione ed alla stampa di tutte le pubblicazioni di servizio due volte all'anno. (Le economie dell'ora legale!...).

Fare un orario è come viaggiare su e giù per l'Italia, andare a zonzo lungo le strade ferrate della Penisola a tutte le velocità possibili, superando nel migliore dei modi le difficoltà che man mano si incontrano nei vari nodi, dove a volte riesce difficile passare, ed anche sulle linee a forte circolazione, specie su quelle dove si svolgono intensi lavori di rinnovamento, che richiedono l'aumento dei minuti di perditempo per rallentamenti da attuare.

Come prima cosa ogni treno viene definito nelle sue caratteristiche essenziali: classifica (rapido, DD, D ecc.), peso e quindi composizione (tipi di carrozze da adoperare, servizi diretti ecc.), locomotore che lo deve trainare ovvero tipo di materiale leggero nel caso si adoperino elettromotrici, ETR o automotrici.

Il battesimo del treno viene completato dandogli un nome anzi, un numero; infatti quest'anno per esigenze del controllo centralizzato del materiale rotabile, ad ogni treno dovrà corrispondere un solo numero e non si potrà più adoperare sigle letterali. Non avremmo più l'MR o il TP o l'SM, ma solo treni contrassegnati da numeri (ma le relazioni che avevano già una denominazione, come "Il treno del Sole", il "Settebello", ecc., la conserveranno).

Tutti i treni, ad uno ad uno, come bambini, vengono quasi portati per mano, dalla stazione di origine sino a quella terminale; ed è necessario che non si intralcino fra di loro: a volte, incominciato un viaggio da Palermo a Milano e superate le difficoltà dello Stretto, di Napoli e di Roma, ci si ferma fra Arezzo e Firenze e non si riesce ad andare avanti: ci sono i treni dei pendolari della Val d'Arno e del Mugello, che debbono entrare a Firenze prima delle otto e non è possibile trovare un canale dove inserirsi con il direttissimo Sicilia-Lombardia!

Ed allora si incomincia di nuovo e si riprende il viaggio su un'altra traccia, più spostata in anticipo o in ritardo, per non toccare i pendolari di Firenze, ma nello stesso tempo per non cadere nelle grinfie di quelli di Milano, più numerosi e quindi più forti.

E fra noi si dice scherzosamente « chi tocca i pendolari muore ». In realtà questi lavoratori costretti quotidianamente a compiere due viaggi in treno, meritano la nostra migliore attenzione e costituiscono infatti uno dei punti di riferimento più importanti nel lavoro di compilazione degli orari.

Ma a parte i pendolari, ci sono poi una infinità di elementi di cui bisogna tenere conto, man mano che si va avanti: valutazione dei tempi di manovra nelle stazioni intermedie per i servizi diretti, delle soste nelle varie stazioni per il servizio viaggiatori, in quelle terminali per il cambio locomotive, per il giro che deve fare la « chiave a bracciale » quando vi è da fare qualche manovra nel periodo invernale con i treni trainati da locomotive elettriche, le difficoltà d'ingresso nelle grandi stazioni come Milano, Roma ecc. e soprattutto le coincidenze con altri treni dove esse esistono.

E son tutti elementi che bisogna tener in mente ogni momento, nel tracciare graficamente il treno, perché una volta impostato l'orario ed entrato in vigore, i difetti vengono subito al pettine: se il treno incomincia ad andare male, prima che il pubblico se ne renda conto, il personale dell'esercizio ha già individuato le pecche e non ci pensa due volte a tacciare di « incompetenti » quelli degli uffici, che non sanno fare il loro mestiere.

Guai pertanto alle dimenticanze ed alla leggerezza, perché dopo, oltre al giudizio del personale viene anche quello dell'utenza e spesso non mancano gli interventi di personalità di rilievo (tutti competentissimi in fatto di orari e di composizioni!), che si rivolgono quasi sempre molto in alto per denunciare eventuali disservizi che a volte purtroppo non si è riusciti ad evitare in alcun modo.

Così nel corso del lavoro, che si prolunga dalla mattina alla sera per un intero mese, a volte si arriva a discussioni anche accese, perché non si trovano i minuti necessari per fare una precedenza, che è pure indispensabile, oppure perché le soste per il servizio viaggiatori sono troppo scarse e non si ha la possibilità di aumentarle.

Comunque, sia pure tra mille difficoltà, man mano il nuovo orario prende corpo, si sviluppa, si perfeziona. Spesso bisogna ricominciare tutto da capo, ma pazienza! siamo in tema di andata e ritorno.

E si arriva al varo: un po' stanchi, un po' timorosi che qualcosa sia sfuggito ed anche un po' insoddisfatti perché rimane sempre il dubbio che si potesse fare meglio, in quanto ogni orario definito ne presuppone sempre uno ancora migliore. E' quello che ci proponiamo di fare il prossimo anno..

Bruno CIRILLO

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Più viaggiatori, meno merci nel 1972

L'aumento dei viaggiatori riguarda la generalità delle relazioni; il settore merci ha registrato incrementi quasi esclusivamente nei trasporti combinati strada-rotaia.

Si è svolto a Torino il XXII Convegno dell'ASAI, l'Associazione della Stampa Aziendale Italiana cui appartiene anche il nostro giornale. Il tema del Convegno di quest'anno era: « La comunicazione è indissociabile elemento della conduzione aziendale ».

Elaborate le prime statistiche concernenti il traffico viaggiatori e merci avutosi nel 1972 sulle linee delle F.S., si può fare un breve giro d'orizzonte su questa essenziale attività della nostra Azienda.

Per quanto riguarda il settore dei viaggiatori, in cui già da diversi anni si registrava una costante espansione, con le cifre a disposizione è legittimo affermare che nel corso dell'ultimo anno è stato battuto ogni record precedente. Infatti, nel 1972 sono stati raggiunti nel complesso i 35 miliardi e 875 milioni di viaggiatori/km., con un aumento, rispetto al 1971 del 5,7%; il treno è stato utilizzato da ben 359,5 milioni di viaggiatori, mettendo così all'attivo un aumento del 3,5% rispetto all'anno precedente. Anche per quanto si riferisce ai prodotti del traffico vi è stato un sensibile aumento nei confronti del 1971: 261 miliardi e 540 milioni di lire incassate per la vendita dei biglietti ai viaggiatori che, rispetto allo scorso anno, hanno rappresentato un incremento del 6,8%, peraltro da considerare reale in quanto le tariffe ferroviarie sono immutate, come noto, dal 1961.

Indicative ai fini di una valutazione del traffico svolto dalle F.S. sono anche le cifre che si riferiscono ai treni/km. effettuati durante il 1972. Il totale generale, sempre per il traffico viaggiatori, è pari a 206,9 milioni con un aumento del 2,1% rispetto allo scorso anno. La maggiore attività in questo settore è stata svolta dalle locomotive elettriche a corrente continua e, contemporaneamente, si è verificata una sensibile diminuzione (14,2 per cento) nell'impiego di quelle a vapore dato che questo tipo di trazione sta gradatamente scomparendo.

Anche nel traffico viaggiatori in servizio internazionale si è avuto un andamento in ascesa come può facilmente dedursi dalle cifre a disposizione; per esempio il traffico « Trans Europ Express » nei primi dieci mesi del 1972 ha avuto un balzo in avanti, sempre rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, del 5%. Pure nel settore del traffico effettuato con treni formati da carrozze letti e cuccette, sempre in servizio internazionale, si è riscontrata una notevole tendenza all'aumento: nel periodo gennaio-settembre 1972 sono stati trasportati 276.314 viaggiatori rispetto ai 224 mila 728 dello stesso periodo del 1971. A questo risultato hanno certamente contribuito in considerevole misura i treni ad elevato grado di comfort come il « Palatino » che collega Roma con Parigi e viceversa. Questo andamento complessivamente favorevole è il risultato della politica già da tempo messa in atto dalla nostra Azienda per migliorare le prestazioni nei confronti dell'utenza mediante l'individuazione dei servizi più richiesti e di quelli più graditi e quindi il loro potenziamento e ammodernamento.

In conclusione si trova la conferma del concetto che ad una migliore qualificazione dei trasporti ferroviari corrisponde puntualmente una favorevole ripercussione presso il pubblico.

E', nel contempo, da non sottovalutare il fatto che questo progressivo « ritorno al treno » — ampiamente dimostrato dai dati a disposizione — è dovuto anche ai notevoli problemi connessi all'enorme espansione automobilistica che ha reso sempre più congestionato il traffico stradale, sia urbano che extraurbano.

A questo proposito è indicativo sottolineare i risultati particolari nel settore dei treni auto-cuccette: nel periodo gennaio-settembre 1972 sono state trasportate 37.581 auto al seguito del viaggiatore con un progresso del 45% rispetto agli stessi mesi del 1971, mentre i treni autocuccette, nel periodo marzo-ottobre 1972, sono stati 910 contro i 715 del corrispondente periodo precedente.

Sicuramente queste generali tendenze favorevoli saranno confermate anche nel corso del corrente anno tanto più che le F.S. hanno adottato numerose iniziative intese a migliorare ulteriormente i servizi offerti e ad acquisire sempre maggiore traffico.

Tra queste iniziative possiamo citare quella che concerne i biglietti turistici di libera circolazione che, dal 1° gennaio di quest'anno, sono stati resi validi anche per un periodo di otto giorni. Riguardo poi al servizio di trasporto delle autovetture al seguito del viaggiatore in servizio interno, è allo studio un programma per aggiungere, a ciascuna delle relazioni Torino-Roma e Milano-Roma, un altro carro da far proseguire con appositi treni fino a Villa S. Giovanni.

Anche nel settore della prenotazione dei posti vi saranno notevoli miglioramenti nel corso del corrente anno: l'estensione delle relative attrezzature — presso il nuovo Centro Elettronico di Roma Prenestina — consentirà nel 1973 di ottenere l'inserimento nel sistema delle prenotazioni auto e servizi sulle navi traghetto da e per la Sardegna, delle prenotazioni per i gruppi fino a 24 persone e il collegamento di altre 50 stazioni italiane scelte tra

i capoluoghi di provincia e le località di maggiore interesse turistico.

• • •

Per quanto concerne i trasporti delle cose i dati provvisori per l'anno 1972 danno i seguenti risultati: 53.500.000 tonnellate trasportate (—1,4% rispetto al 1971), oltre 17 miliardi di tonnellate/km effettuate con una proporzione, nei confronti dello scorso anno, di —0,8% e oltre 206 miliardi di lire incassate come prodotti del traffico che hanno fatto invece registrare un aumento del 5,1% nei confronti del 1971. Il traffico delle merci ha quindi fatto rilevare una leggera flessione nelle tonnellate trasportate e nelle tonnellate/km, mentre nei prodotti conseguiti si è avuto un sensibile miglioramento che può senz'altro attribuirsi ad una qualificazione sempre più accentuata dei servizi ferroviari in questo settore.

Per avere comunque un panorama più completo dell'intera situazione del traffico delle merci in genere nel corso del 1972, conviene prendere in osservazione anche i risultati particolari. Nel settore dei trasporti di autovetture a treno completo, per esempio, si è registrato nel periodo gennaio-ottobre 1972 un notevole aumento in virtù dell'intensificazione dei servizi svolti con veicoli speciali a composizione bloccata; infatti, le 556.000 autovetture trasportate complessivamente in servizio interno e internazionale rappresentano un aumento di circa il 20% rispetto allo stesso periodo del precedente anno.

Relativamente ai « treni derrate », secondo i primi calcoli si è invece registrata una flessione in quanto i carri caricati con prodotti ortofrutticoli sono stati circa 313 mila rispetto ai 337 mila del 1971.

Tale fenomeno di flessione si può desumere anche dall'impiego di carri refrigeranti che nel 1972 sono stati 155 mila circa contro i 168 mila dell'anno precedente, ma ciò deve attribuirsi, sia pure in parte, all'immissione in servizio dei carri refrigeranti di maggiore capacità e portata, il cui uso si va sempre più estendendo.

Il servizio ferroviario nei porti ha pure fatto registrare qualche flessione nel corso del 1972 rispetto all'anno precedente, da collegare, comunque, alle particolari situazioni del traffico interno e all'impiego sempre più esteso di carri di maggiore capacità e portata.

Il traffico internazionale attraverso i transiti terrestri ha avuto invece un sensibile aumento nei trasporti in entrata, specialmente nel primo semestre del 1972, e una lieve diminuzione in quelli in uscita, rispetto sempre al 1971. Un aumento, anche notevole, si è poi avuto nel quantitativo dei veicoli merci scambiati attraverso le stazioni di confine.

Il settore dove si è verificato un generale e netto aumento è quello dei trasporti combinati strada-rotaia (servizi Kangourou, Huckepack e Containers). Il favore accordato dagli operatori economici a questi particolari servizi è dimostrato, per esempio, dalle statistiche del traffico dei contenitori nei primi dieci mesi del 1972 presso il solo terminale di Milano Rogoredo dove si è verificato un movimento di 22.597 containers nel senso nord-sud, contro i 21.045 manipolati nello stesso periodo del 1971; anche nel senso sud-nord si è constatato un sensibile progresso.

In base a questi dati è da ritenere che i fenomeni di contrazione trovino la loro spiegazione in fattori, oltre che di natura ferroviaria, anche in altri estranei alle F.S.; per quest'ultima ragione è da tener presente che la diminuzione verificatasi nel traffico delle merci spedite per ferrovia è una delle conseguenze della crisi che il Paese ha attraversato e della ridotta attività svolta nello scorso anno da moltissime industrie che non hanno potuto lavorare a pieno ritmo.

Per quanto riguarda l'aspetto ferroviario del problema, c'è da considerare che negli ultimi anni è stata registrata una costante tendenza alla concentrazione dei traffici sui grandi itinerari, sulle principali stazioni e sui più importanti scali smistamento.

Si tratta di un fenomeno analogo a quello dell'urbanesimo: i centri già grandi tendono a sovraffollarsi e quelli già piccoli a depauperarsi sempre più. C'è poi la « concentrazione nel tempo » per la stagionalità e la periodicità di alcuni trasporti e per l'adozione della settimana corta. Anche questo fenomeno è irreversibile e crea sempre maggiori difficoltà. Vi è poi un altro fenomeno che riguarda il rendimento dei trasporti in rapporto alla distanza: sino a 100 km il numero dei carri caricati corrisponde al 23% circa del totale, ma gli introiti non arrivano al 7%. Su questa piccola parte di introiti i costi terminali hanno un'incidenza altissima perché sono quasi costanti.

Le F.S., pertanto, hanno elaborato un vasto programma per indicare le linee attraverso le quali raggiungere un miglioramento della qualità e della regolarità del servizio merci. A parte il perfezionamento dei provvedimenti già avviati quali l'inoltro dei trasporti a treno completo, la gestione centralizzata del traffico merci mediante elaboratori elettronici e la riforma dell'organizzazione per l'inoltro delle piccole partite, sono state avanzate due nuove proposte: la prima, per la riduzione del numero delle stazioni abilitate al servizio merci a carro completo in base alla constatazione che su oltre duemila stazioni circa la metà sono interessate soltanto dal 2,5% del traffico totale a treno completo; la seconda per l'aumento della distanza minima tassabile in quanto, specialmente per la costanza degli oneri terminali, che incidono maggiormente sulle piccole distanze, i trasporti al di sotto dei 100 km, che impegnano come si è visto il 23% dei carri, rendono meno del 7% degli introiti.

Per quanto concerne la riduzione del numero delle stazioni, la graduale disabilitazione potrebbe portare ad una ristrutturazione della rete dei treni merci omnibus. I vantaggi sarebbero ingenti: risparmio giornaliero di ore-treno, maggiori disponibilità di coppie di agenti di macchina e di accompagnamento e maggiore disponibilità di locomotive. Riguardo alla seconda proposta, aumentando per i carri singoli la distanza minima tassabile a circa 100 km., si tenderebbe principalmente a scoraggiare l'impiego del treno a breve viaggio, allo scopo di utilizzare i mezzi disponibili in modo più produttivo sia per la nostra Azienda che per la collettività.

Marcello PIZZUTI

Natale con i tuoi

Solo nella giornata del 23 dicembre a Roma Termini sono stati registrati 227 treni in arrivo e 233 treni in partenza.

Come per gli anni scorsi, anche per le festività di Natale e di Capodanno recentemente trascorse, le F.S. hanno messo in atto un programma di treni speciali o potenziati per assorbire nel modo migliore il maggior traffico ferroviario e rendere più agevole il viaggio a tutti coloro che in quei giorni di festa si sono spostati da una città all'altra e sono ritornati dall'estero per trascorrere nei paesi di origine le vacanze di fine d'anno. Si è trattato anche questa volta di movimenti massicci che hanno richiesto alla nostra Azienda uno sforzo e un impegno che qualche giornalista non ha esitato a definire « immane ».

Veniamo ora ai dati e alle cifre di questa grande operazione ferroviaria: anzitutto, i treni straordinari in servizio interno che hanno interessato principalmente le relazioni a lungo percorso tra Torino, Milano, Roma, la Calabria, la Sicilia e la Puglia, che sono stati oltre 200; 140 circa sono stati invece quelli straordinari in servizio internazionale, specializzati per il trasporto dei lavoratori italiani residenti in Germania e in Svizzera, che sono entrati in Italia dai transiti di Domodossola, Chiasso, Luino e Brennero. Non è da trascurare, a questo riguardo, che le F.S. hanno tenuto conto pure dell'aspetto qualitativo effettuando i suddetti convogli speciali con materiale dalle caratteristiche analoghe a quelle dei treni viaggiatori ordinari e con orari di uguale celerità. I nostri connazionali residenti all'estero per lavoro hanno potuto fruire, oltre che dei treni suddetti, anche di moltissimi (circa 150) treni sussidiari a quelli ordinari internazionali attraverso i transiti di

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Brennero, Chiasso e Domodossola. Anche per i militari inviati in licenza o congedati, sono stati effettuati numerosi treni speciali.

Altri aspetti dell'operazione «Natale con i tuoi» 1972-73 sono stati il rinforzo della composizione dei treni a lungo percorso, il potenziamento dei servizi per la prenotazione dei posti e il sussidio di moltissimi convogli in partenza dall'Italia per la Germania e la Svizzera in maniera da favorire al massimo il rientro dei nostri emigranti alle rispettive residenze di lavoro all'estero.

In particolare nelle maggiori stazioni si sono verificati movimenti ingentissimi di viaggiatori e incassi eccezionali. Per esempio, la biglietteria di Roma Termini ha introitato oltre mezzo miliardo di lire al giorno ed ha registrato un traffico medio giornaliero di 225 treni in arrivo e 220 in partenza. La punta massima si è registrata comunque il giorno 23 dicembre con 233 treni in partenza, 227 in arrivo. Anche alla stazione di Milano Centrale la giornata del 23 dicembre è stata quella che ha fatto registrare il movimento più intenso, e gli incassi più alti.

Certamente non sono mancati i punti e i momenti in cui si è verificato qualche piccolo inconveniente e sono stati segnalati casi di ritardi o di affollamenti che hanno costretto numerosi viaggiatori a rimanere a terra oppure a viaggiare in cattive condizioni, ma nel complesso la situazione generale è stata sempre tenuta sotto controllo e, per una buonissima percentuale, quanti avevano programmato i loro spostamenti di Natale e Capodanno con il treno hanno potuto effettuarli puntualmente e comodamente.

MAPI

Come si viaggerà negli anni ottanta?

L'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, OCSE, ha in questi giorni pubblicato uno studio le cui conclusioni appaiono estremamente interessanti per la ferrovia. Nel prossimo decennio, viene infatti affermato nel documento, i trasporti ferroviari dovranno integrare e in parte sostituire quelli automobilistici e aerei, se si vuole approntare, per gli anni Ottanta, un'efficiente rete di comunicazioni fra i maggiori centri urbani europei.

E' una previsione, del resto, attendibile che i trasporti automobilistici e aerei non potranno che offrire, nel decennio in corso, servizi sempre meno rispondenti alle necessità. Le stesse possibilità di ampliamento e di rinnovamento delle strade e degli aeroporti urtano contro difficoltà crescenti, anche a causa delle proteste degli abitanti delle zone circonvicine in quanto essi vedono, in quelle strutture, fonti di inquinamento e di sempre maggiore rumorosità.

Il documento dell'OCSE prosegue nel considerare che il crescente intasamento delle strade e il sovraffollamento degli aeroporti provocano oltretutto una progressiva diminuzione della sicurezza e dell'efficienza dei servizi di trasporto che a essi fanno capo. Si mostra pertanto conveniente il ricorso alla ferrovia specialmente per le distanze comprese tra i 100 e i 600 chilometri, considerato che né l'automobile né l'aereo possono sfruttare appieno i loro particolari vantaggi su queste distanze.

Con tutta probabilità, l'aereo resterà il mezzo di trasporto preferito per lunghe percorrenze, poiché la sua velocità compensa, in questo caso, i tempi di attesa al suolo alle due estremità del tragitto. Quanto ai veicoli stradali, il loro uso si limiterà, presumibilmente, alle distanze inferiori ai cento chilometri, giacché è in relazione ad esse che la pronta disponibilità del veicolo e la possibilità del trasporto da porta a porta presentano i maggiori vantaggi.

Resta dunque scoperta una fascia di percorsi di lunghezza intermedia, relativamente ai quali la ferrovia appare in grado di fornire un servizio assai più efficiente rispetto a quelli dei modi di trasporto concorrenti. Secondo i dati forniti dall'OCSE, anche il fattore del consumo di energia si presenta favorevole al trasporto su rotaia. Il consumo di energia per passeggero-chilometro, infatti, ammonta per il treno a 1.000 BTU (British Termal Unit - 1 BTU uguale a 0,25 Kcal circa), mentre per le automobili il dispendio energetico sale a 2.800 BTU per passeggero-km e si eleva a 6.000 BTU nel caso del trasporto aereo. Quanto al trasporto merci, la convenienza del mezzo ferroviario appare ancor più evidente: 420 BTU per tonn-km, mentre il consumo d'energia del mezzo stradale ammonta, a parità di peso trasportato e di distanza percorsa, a 1.400 BTU. A ben 23.000 BTU ammonta, infine, il consumo di energia per tonn-km trasportata per via aerea.

I maggiori centri urbani dell'Europa occidentale — si rileva ancora dallo studio OCSE — sono compresi in una zona di circa 1.000 chilometri di diametro. I trasporti per ferrovia di passeggeri e merci presentano perciò le migliori prospettive di sviluppo, considerati anche i sempre più stretti rapporti sociali e commerciali che legano queste città. E' attraverso tre vie — che non si escludono a vicenda, ma anzi si integrano — che può essere conseguito lo sviluppo dei trasporti su rotaia: il miglioramento dei servizi esistenti, l'attuazione di nuove linee rapide d'avanguardia, il ricorso a treni di tipo non convenzionale. Nel primo caso, si tratta di migliorare la velocità, la frequenza e il comfort dei treni «classici». La velocità media di un treno rapido attuale si aggira sui 90-120 km/h, che dovrà elevarsi, entro il 1985, a 140 km/h. Velocità ancor più elevate saranno raggiunte su molte linee italiane ed europee. Tuttavia, il treno «classico» difficilmente può superare, e solo su tratti particolari, i 250 km/h senza un dispendio di energia e un consumo dei materiali insostenibili. Ed è, questo, senza dubbio un limite per superare il quale si dovrà abbandonare il sistema della «ruota d'acciaio su binario d'acciaio» e ricorrere a sistemi di trasporto di tipo «non classico», quali possono offrire i vari aerotreni a cuscino d'aria o a sostentamento magnetico, attualmente in fase di sperimentazione in alcuni Paesi del mondo e che possono raggiungere velocità dell'ordine di 400 km/h, grazie anche allo scorrimento sulla rotaia quasi privo di attrito.

L'importanza di linee di trasporto efficienti nel quadro dell'integrazione europea — prosegue il documento — consiglierebbe l'adozione, da parte delle nazioni dell'Europa occidentale, di una politica dei trasporti coordinata. Ciò non significa uno sviluppo del trasporto ferroviario rigidamente uguale per le varie nazioni: le differenze che gli obiettivi di sviluppo urbano e regionale e le strategie industriali presentano rendono improbabile una armonizzazione completa. L'equilibrio e l'integrazione tra le misure adottate dai vari Paesi in materia di trasporti — conclude lo studio OCSE — sono tuttavia obiettivi il cui perseguimento è possibile e auspicabile.

S. A.

Centrale TV della Polfer a Napoli

È entrato recentemente in funzione a Napoli, nell'ambito ferroviario, un centro operativo Polfer, consistente in un sistema televisivo a circuito chiuso che consente di tenere sotto costante controllo non solo gli scali napoletani ma anche la piazza antistante la stazione centrale. Il centro consta di quattordici telecamere, di cui dieci fisse e quattro orientabili a distanza. Da un'apposita sala di controllo gli uomini della Polfer seguono sui teleschermi quello che avviene in stazione e possono quindi disporre l'immediato intervento degli agenti

Sullo stretto di Messina e sulla rotta della Sardegna

Il nostro traffico marittimo ha registrato aumenti in quasi tutti i settori.

Dal 1950 al 1972, oltre 145 milioni di viaggiatori, 12 milioni e mezzo di veicoli ferroviari e quasi 6 milioni di automezzi hanno attraversato lo Stretto di Messina e il tratto di mare che separa Civitavecchia da Golfo Aranci, in Sardegna, con i traghetti delle FS.

Per quanto riguarda il collegamento con la Sicilia, ogni anno vengono traghettati nei due sensi, fra gli scali terminali di Villa S. Giovanni, Reggio Calabria e Messina, circa 9 milioni di viaggiatori, 700 mila veicoli ferroviari e 400 mila autoveicoli.

Questi risultati sono stati ottenuti con la sistemazione degli impianti terminali di Villa S. Giovanni e Messina, la modifica delle invasature, l'approfondimento di fondali e l'ampliamento dei piazzali per aumentare la ricettività degli impianti.

Gli scali di Messina e di Villa S. Giovanni sono stati inoltre attrezzati in modo da favorire lo snellimento delle operazioni di imbarco e di sbarco, mediante la separazione delle correnti di traffico ferroviario, autoveicolare e pedonale. A tal fine, sono stati costruiti sovrapassaggi in struttura metallica e ponti mobili sui quali viene smistato in ciascuno dei due terminali il traffico pedonale e autoveicolare, così da riservare il piano di banchina al traffico ferroviario.

Quanto ai collegamenti con la Sardegna — istituiti, com'è noto, nel 1961 nel quadro del Piano di Rinascita dell'Isola — essi vengono assicurati attualmente da quattro moderne navi traghetto particolarmente (rispettivamente 395.000 e 135.000, pari al 4,2% e al 7,2% in più), ma una notevole diminuzione degli autocarri (7.000, pari al 27% in meno).

S. A.

idonee al trasporto di carri ferroviari e autoveicoli.

Le quattro unità presentano una portata utile complessiva di 120 carri, 318 automezzi e 3.870 passeggeri e sono in grado di coprire in appena otto ore la distanza di 215 chilometri che separa i terminali di Civitavecchia e di Golfo Aranci.

Passando a considerare l'andamento del traffico nel 1972, è da porre anzitutto in evidenza che il servizio di navi traghetto ha registrato aumenti in quasi tutti i settori, rispetto all'anno precedente. Fermo restando, infatti, il numero delle navi utilizzate per il collegamento con la Sicilia, le corse sono state 40.500 (9,5% in più, rispetto al 1971), i viaggiatori 10.230.000 (+12,6%), le autovetture trasportate 515.000 (+12,6%) e gli autocarri 130.000 (+173,1%).

Nei collegamenti con la Sardegna, sempre a parità di navi utilizzate, si è avuto un incremento di viaggiatori e di autovetture trasportate

Il nostro convegno (XI)

I Redattori di « Voci » — quelli dei Compartimenti, dei Servizi, e della Redazione Centrale — si sono incontrati a Torino, nello scorso dicembre, per affrontare i programmi di lavoro del nuovo anno e per riesaminare criticamente quelli realizzati nell'anno precedente. Si è svolto un dibattito aperto, appassionato e talora polemico come è del resto nella buona tradizione del nostro Periodico, che ha consentito di mettere a fuoco, sia pure in una prospettiva in gran parte positiva, certe carenze sul piano redazione ed organizzativo.

Una particolare attenzione è stata dedicata ai programmi di diffusione del giornale tra i nuovi assunti che in molti casi non si abbonano a « Voci » per il motivo molto semplice e piuttosto sconcertante che non sanno dell'esistenza del nostro Periodico che pur potrebbe costituire un ottimo strumento per il loro inserimento sulla vita dell'Azienda. Tra le attività più impegnative che ci si è proposti di svolgere, spicca pertanto quella di una vivace e tempestiva propaganda tra le giovani leve ferroviarie che, tra l'altro, a causa del mancato abbonamento a « Voci » possono venire a perdere consistenti benefici, come nel caso della concessione delle nostre borse di studio e dei nostri premi speciali

E' intervenuto al Convegno il Direttore Compartimentale di Torino ing. Petruzzi che dopo aver porto ai presenti, anche a nome del Direttore Generale, un caloroso indirizzo di saluto ha voluto porre in particolare rilievo l'importanza del Periodico Aziendale, che costituisce l'occasione mensile per un incontro di tutti i ferrovieri tra loro e con il complesso dell'Azienda in cui operano. Ci è gradito da questa colonna porgere all'ing. Petruzzi il nostro affettuoso grazie per la cordialissima amichevole ospitalità offertaci, un grazie che va anche ai Suoi collaboratori, in particolare all'amico dr. Marello, Redattore Compartimentale di Torino e decano dei Redattori Compartimentali.

MARCAS

in caso di necessità. Il centro operativo è collegato telefonicamente con i maggiori centri della rete ferroviaria della Regione, con il commissariato di P.S. della Polfer e con la Questura. Attualmente si sta lavorando per l'installazione di una stazione radio fissa, ricetrasmittente.

Il centro dispone di apparecchiature modernissime, tali da rendere il suo sistema televisivo a circuito chiuso tra i più perfezionati esistenti. L'impianto integra quello più vasto che la Questura di Napoli sta realizzando per il controllo di alcune tra le principali arterie e piazze della città e dovrebbe contribuire considerevolmente, al fine della prevenzione dei reati, a rendere più tempestivi gli interventi della polizia.

S. A.

Il saluto ai Redattori del Direttore Comp. di Torino, ing. Petruzzi.

In un cantiere della nuova "direttissima"

NOTTE DI NATALE COL PAPA

Il Pontefice ha celebrato la Messa della Notte Santa davanti ai minatori che lavorano al traforo del Monte Soratte, nell'alto Lazio

Come d'obbligo per chiunque entri in galleria, anche il Papa ha dovuto proteggersi il capo con un elmetto bianco da minatore; ne era stato preparato uno appositamente per lui, con una etichetta recante la scritta « Sua Santità ». Al termine della cerimonia, quando cioè il corteo è uscito dalla galleria, l'elmetto è scomparso ed è stato impossibile ritrovarlo, sottratto certamente da un ignoto collezionista. Questo è accaduto nella notte di Natale, di un Natale che resterà impresso nella memoria degli operai del Cantiere di Sant'Oreste, uno dei tanti installati per la costruzione della nuova direttissima ferroviaria Roma-Firenze.

A pochi chilometri da Roma il tracciato di questa nuova importante linea di comunicazione incontra il primo grosso ostacolo, il Monte Soratte, un isolato massiccio che movimenta il paesaggio dell'alto Lazio, celebrato fin dall'antichità per la sua bellezza selvaggia. Per superarlo è stato necessario progettare una galleria lunga all'incirca sei chilometri e la cui perforazione si è presentata fin dall'inizio più difficoltosa del previsto. A due anni di distanza dall'inizio dei lavori si è giunti ormai ad un terzo dal termine. La montagna è stata attaccata, come sempre avviene in casi analoghi, da due lati e il cantiere posto a nord ha

camminato più speditamente fino a giungere a tremila metri nelle viscere del monte. Il Papa ha scelto proprio questo posto per trascorrere la notte di Natale, e qui ha celebrato la Messa per i 150 minatori che vi lavorano.

Il Pontefice è giunto al cantiere alle 22,30: erano ad attenderlo, insieme agli operai e ad una folla di fedeli scesa dai paesi posti sulle pendici del Soratte, il Ministro Bozzi, il nostro Direttore Generale, altre autorità e i dirigenti del cantiere. Per prima cosa il Pontefice ha compiuto la visita alla galleria: con un « fuoristrada » ha percorso l'umido cunicolo fino al punto in cui il « jumbo », la grossa scavatrice, è alle prese con la roccia. Un anziano caposquadra, un siciliano che da trenta anni lavora a costruire gallerie, e questa è la venticinquesima, ha fatto gli onori di casa: ha mostrato al Papa il funzionamento del « jumbo », gli ha parlato del suo lavoro e di quello dei suoi uomini e da ultimo, con un martello pneumatico, ha attaccato la parete ed ha offerto al Pontefice un frammento di roccia: un dono che il Santo Padre ha molto gradito e che, ha detto, conserverà tra i suoi ricordi più cari. Della stessa pietra era la statua della Madonna che i minatori hanno voluto offrire all'illustre visitatore prima che questi prendesse la via del ritorno verso l'uscita della galleria.

Uno scambio di doni si è avuto successivamente, quando il Papa prima di iniziare ad officiare la Messa, si è intrattenuto con le autorità, i rappresentanti del cantiere e delle cittadine dei dintorni. In particolare il nostro Ministro, a nome dell'Azienda ferroviaria, ha offerto al Pontefice il fanale di una vecchia locomotiva a vapore, fanale che era stato montato su un supporto di legno entro il quale era stato incastonato il modello di una moderna locomotiva elettrica, la E 444. Da parte sua il Papa ha offerto all'on. Bozzi una statua di terra cotta raffigurante il San Cristoforo. Il Santo Padre ha accompagnato il dono con lusinghiere espressioni nei riguardi della grande famiglia ferroviaria ed ha formulato voti augurali per l'Azienda, per i ferrovieri tutti e per le loro famiglie.

La Messa di mezzanotte è stata celebrata su di un altare eretto in prossimità dei pilastri destinati a sorreggere la linea ferroviaria all'uscita della galleria, quando deve superare la grande vallata. Le pendici del monte Soratte dove le greggi pascolavano nelle radure tra i boschi, erano illuminate da migliaia di torce a vento.

V. S.

CROCIERA AL SUD

L'iniziativa di organizzare un viaggio di studio e di informazione nel Sud d'Italia, per i rappresentanti di organismi turistici, giornalisti e per agenti di viaggio operanti in alcune regioni del Nord Italia, è stata presa dalla nostra Azienda, dalla Compagnia delle Carrozze Letto e dalla società Valtur, una organizzazione alberghiera, questa, che ha come principale scopo la valorizzazione del Mezzogiorno. Si tratta come si vede di enti interessati, ciascuno per il proprio settore, ad uno sviluppo turistico del Sud.

Con questo viaggio le ferrovie e la compagnia W.L. hanno voluto presentare, utilizzandolo nella composizione del convoglio, il materiale rotabile più recente, e proporre una formula nuova del trasporto ferroviario, particolarmente interessante per gli spostamenti turistici, specie in certi periodi dell'anno.

L'utilizzazione, ovviamente notturna della carrozza con letti o con cuccette rappresenta, in generale, una funzionale soluzione del viaggio: dormendo e viaggiando nello stesso tempo, si raggiunge il luogo di destinazione nelle migliori condizioni.

Quando poi il viaggio è più lungo, quando impegna cioè l'intero arco delle ventiquattro ore è necessario, perché resti ancora la soluzione ottimale, che esso si trasformi in un piacevole « soggiorno viaggiante ». In pratica sono questi i motivi che in altra epoca hanno decretato il successo dei grandi treni espressi europei, treni che ancora oggi conservano intatto il loro fascino, ed anzi, vengono riscoperti sia pure in una diversa prospettiva. Una volta erano considerati treni d'élite, riservati a pochi privilegiati; ora il principale obiettivo delle ferrovie e della stessa compagnia WL è quello di offrire un servizio analogo, ma alla portata di tutti.

Un primo esperimento di treno «tutto compreso» che ci interessa da vicino è stato fatto con il « Palatino », treno ove nel prezzo di trasporto sono incluse altre prestazioni: letto o cuccetta, cena e 1ª colazione.

La formula ha incontrato il favore del pubblico e sono perciò allo studio soluzioni analoghe su altri itinerari. Praticamente il viaggio organizzato di cui stiamo parlando è servito a confermare come la formula "Palatino" possa essere estesa a treni destinati a gruppi organizzativi di turisti, sportivi, congressisti, cioè tutti viaggiatori aventi in comune la stessa destinazione o uno stesso itinerario.

Le carozze con letti messe a disposizione dei partecipanti al viaggio crociera erano dei due tipi più recenti, i modelli MU e T2. In particolare il tipo MU verrà messo quanto prima in composizione anche sui treni ordinari nella nostra rete; nel prossimo dicembre infatti avranno inizio le prime consegne delle 23 carrozze che sono state ordinate all'industria allo scopo di rinnovare e potenziare il parco materiale rotabile. La carrozza MU è dotata di dodici compartimenti, ciascuno dei quali offre tre posti letto; può essere utilizzata come «doppio», « singolo », e « turistica », nei primi due casi potranno prendervi posto i viaggiatori muniti di biglietto ferroviario di prima classe e ovviamente, del relativo supplemento, mentre nella sistemazione a tre sarà sufficiente il biglietto di seconda classe. Nella carrozza T2 i compartimenti sono diciotto e si alternano su due piani diversi; in quello superiore i due letti sono allo stesso livello e il compartimento può essere usato anche come singolo, in quello inferiore i letti sono sovrapposti e il compartimento viene considerato turistico anche qui e potranno accedervi i viaggiatori muniti di biglietto di seconda classe.

Rappresentanti di organismi turistici, giornalisti e agenti di viaggio alla scoperta della Puglia e di una nuova formula della vacanza in treno

Sopra e nella pagina accanto scorci della villaggio turistico di Ostuni.

Il treno crociera è partito da Bologna ove i congressisti erano giunti provenendo, come abbiamo detto, da varie regioni del nord. Il treno li ha portati fino a Monopoli, da dove sono stati trasferiti, a mezzo pullman, all'albergo-villaggio della Valtur a Ostuni. Ovviamente è stata compiuta una leggera deviazione per consentire la visita delle grotte di Castellana e dei Trulli di Alberobello.

Per molti di questi agenti di viaggio si è trattato di una vera e propria scoperta del sud e quest'angolo di Puglia, in effetti, rappresenta quanto di meglio per fornire un quadro delle possibilità di sviluppo turistico di tutta la zona. Il paesaggio è sempre interessante, i paesi accoglienti, la gente ospitale e alle bellezze del luogo debbono aggiungersi insediamenti turistici che hanno saggiamente salvaguardato le caratteristiche del luogo, senza sopraffarle, offrendo al turista tutte le comodità che rendono piacevole una vacanza.

I due insediamenti della Valtur, questo di Ostuni e quello di Isola Capo Rizzuto, località della Calabria ove il treno dei congressisti si è portato il giorno successivo, sono stati progettati con particolare cura in modo da inserirsi armonicamente nell'ambiente naturale; le stesse costruzioni richiamano il motivo dominante nei paesi e nelle abitazioni del luogo, e la flora sottolinea la completa adesione dell'insediamento alle caratteristiche proprie e originali del paesaggio.

In tre giorni centoquaranta persone hanno potuto visitare luoghi distanti tra loro molti chilometri, gli spostamenti sono avvenuti con il treno e la strada è stata utilizzata solo per brevi tratti. Si sono avuti continui trasferimenti da un albergo all'altro, da un mezzo all'altro, senza inconvenienti, ritardi che portassero a variazioni di programma. L'ospite è stato « preso per mano » da tre enti organizzatori e sgravato da ogni preoccupazione. E' stata una dimostrazione di efficienza e in effetti era questo lo scopo del treno, mostrare a persone specializzate nel settore turistico le possibilità offerte dal viaggio ferroviario, la sua capacità di proporre nuove vacanze, di aprire al nord le vaste zone turistiche del sud.

Durante il viaggio sono stati consegnati premi ad agenti di viaggio che si sono particolarmente distinti per la loro attività di assunzione di traffico ferroviario, nella vendita dei supplementi WL e ristorante in treno.

V. S.

FLASH
Notizie in breve

Particolari facilitazioni

previste dalle tariffe, saranno accordate a coloro che si recheranno in treno nelle città delle seguenti manifestazioni:

X Salone Internazionale macchine per i movimenti di terra, da cantiere e per l'edilizia rurale, SAMOTER (Verona, 4-11 febbraio 1973); Fiera Internazionale della Agricoltura e della Zootecnia, Salone della Macchina Agricola (Verona (11-19 marzo 1973); XXV Fiera Campionaria della Sardegna (Cagliari, 13-25 marzo 1973); XX Rassegna Internazionale Elettronica, Nucleare e Teleradiocinematografica (Roma, 21 marzo - 1/ aprile 1973).

Il collegamento telefonico

treno-terra sarà esteso nel 1973 su decine di treni in circolazione sulla Roma-Firenze e con ogni probabilità anche sulla Napoli-Reggio Calabria. Attualmente si stanno già predisponendo le necessarie attrezzature per dar luogo alla estensione del servizio. Esso, almeno per il 1973, non verrà invece attivato, come preannunziato, sulla Milano-Firenze, sulla Milano-Genova e sulla Milano-Venezia. Oggi com'è noto il servizio è operante solo sulla Roma-Napoli.

Gli autoservizi sostitutivi

viaggiatori svolti dalla nostra Azienda sono stati potenziati. Il totale delle linee esercitate con autoservizi sostitutivi viaggiatori di carattere permanente è stato nel 1972, nel complesso, di 2.217 km. quella delle linee esercitate con autoservizi di carattere sussidiario, istituiti lungo direttrici contemporaneamente servite anche da treni, è stato nello stesso anno di 632 km; oltre a questi autoservizi, numerosi altri di breve durata sono stati attivati per sopperire a transitorie necessità locali.

I passaggi a livello

negli anni '60 erano oltre 16 mila oggi sono poco meno di 13 mila; nel 1972 ne sono stati soppressi 170, altrettanti verranno aboliti nel corso del 1973.

Del circa 13 mila oggi ancora esistenti, oltre 8 mila sono ubicati sulle linee principali, quelle cioè a maggior volume di traffico, e che sono perciò i primi a dover scomparire. I passaggi a livello per i quali la soppressione non è imminente vengono progressivamente automatizzati: molti infatti erano e sono ancora sprovvisti di segnalazioni luminose. Nel 1972 sono state realizzate 6 automazioni-comandate dal treno stesso con semibarriere e 9 sistemazioni di attraversamenti obbligati lungo le linee di grande traffico.

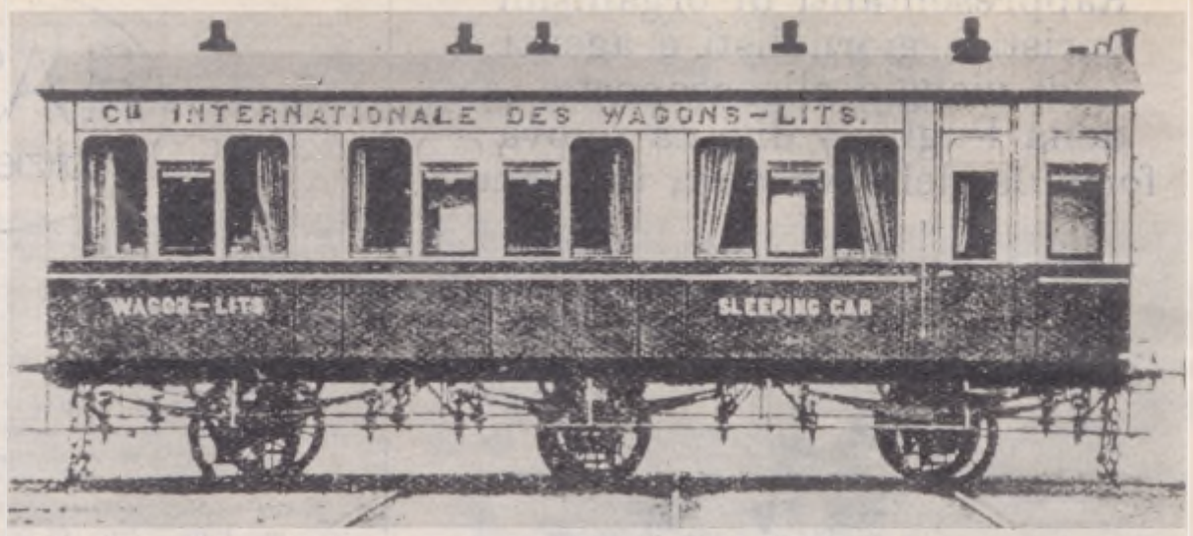
Il biglietto turistico

di libera circolazione, che consente a stranieri ed italiani residenti all'estero di viaggiare sulla nostra Rete a condizioni di particolare favore, ha subito dal 1° gennaio sostanziali modifiche. E' stato istituito un tipo di biglietto valido 8 giorni, al prezzo di lire 29.000 per la prima classe e di 18.000 lire per la seconda. I prezzi dei biglietti validi rispettivamente per 15, 21 e 30 giorni sono ora 35.000 lire in prima classe e 21.700 in seconda per i biglietti validi 15 giorni; 42 mila e 26.000 per quelli validi 21 giorni; 51.000 e 31.700 per quelli validi 30 giorni.

I tagliandi di viaggio validi 8 giorni non sono prorogabili, mentre per quelli avente validità maggiore, sono stati fissati determinati supplementi per ciascun giorno di proroga a seconda della classe e del tipo, e comunque in modo decrescente man mano che aumenta il periodo di validità, per i ragazzi, gli importi (prezzi e diritto di proroga) sono ridotti della metà. Gli aventi diritto possono chiedere la proroga del biglietto presso qualsiasi stazione, una o più volte sino a raddoppiare la primitiva validità.

Nessun rimborso è ammesso per i biglietti validi 8 giorni, solo parzialmente utilizzati. Per i biglietti validi 15, 21 e 30 giorni, utilizzati per un periodo di tempo per il quale avrebbe potuto essere rilasciato analogo titolo di minore validità, è ammesso il rimborso della differenza tra il prezzo pagato e quello di quest'ultimo tipo, previa trattenuta di un diritto fisso.

Hanno compiuto cento anni



I TRENI DELLA BUONA NOTTE

Fu un irrequieto ingegnere belga emigrato negli USA, l'inventore della carrozza letto che in alcuni Paesi fu considerata allora una fonte di pericolo per la sicurezza nazionale

George Nagelmackers.

Sono cent'anni che in Europa si dorme in treno; ciò equivale a dire che la Compagnia Internazionale Carrozze-letti ha un secolo di storia. Infatti, questa prestigiosa Società, che ha rappresentato anche uno dei primi strumenti concreti di collaborazione internazionale in campo ferroviario, fu costituita a Liegi il 12-9-1872, assumendo fin dall'inizio la denominazione, ormai divenuta famosa, di « Compagnie Internationale De Wagons-Lits ». Il fondatore, l'unico responsabile e direttore della Compagnia fu Georges Nagelmackers. Scopo esplicito della Società, previsto dallo statuto costitutivo, era « l'esercizio e lo sviluppo dei wagons-lits sulle ferrovie europee mediante la stipulazione di contratti e di convenzioni stabiliti e da stabilire dal signor Nagelmackers con le Amministrazioni ferroviarie ». La comparsa nella storia delle ferrovie europee di questo organismo è, come si è visto, strettamente legata al nome di George Nagelmackers, al punto che tutta la prima fase della vita della Società si intreccia e si confonde con la vita e l'opera di questo ingegnere belga, appartenente ad una famiglia che ha dato al proprio paese celebri nomi nel campo della politica, delle finanze e dell'industria. Nato a Liegi nel 1845, G. Nagelmackers si sarebbe potuto accontentare di vivere sulla cresta dell'onda della fortuna familiare; il suo temperamento irrequieto lo portò invece verso una vita decisamente movimentata. Dopo la laurea in ingegneria, nel 1868 partì improvvisamente per gli Stati Uniti: sembra che la causa di questa specie di fuga sia da ricercarsi in certe sue traversie sentimentali che avevano guastato l'armonia familiare. Comunque, il suo viaggio nel Nuovo Mondo, durato dieci mesi, fu determinante per le sue scelte future. Infatti, negli Stati Uniti egli viaggiò molto in treno e soprattutto di notte ed ebbe così occasione di conoscere e di sperimentare personalmente i vantaggi e le comodità delle carrozze letto di diverse compagnie private americane. Fu in sostanza molto colpito dai favorevoli risultati ottenuti in quel paese dal servizio carrozze-letti, sia sotto il profilo della comodità e della convenienza per i viaggiatori, sia per il profitto e il successo che ne derivava per le società che gestivano il servizio stesso. Al suo rientro in Europa, nella primavera del 1869, egli aveva già deciso di impegnare tutte le sue energie e praticamente tutto il resto della sua vita per introdurre anche nel nostro Continente quel nuovo servizio, quel nuovo modo di viaggiare in treno. Nell'aprile del 1870 usciva una sua brochure il cui titolo era già tutto un programma: « Progetto per l'introduzione dei wagons-lits nelle ferrovie del Continente ». Oggi potrà sembrare inverosimile, ma a quei tempi il progetto suonava oltremodo audace e rivoluzionario, tanto è vero che sollevò non poche critiche e resistenze, non solo da parte delle compagnie ferroviarie ma anche da parte dei governi: per questi ultimi, in particolare, il fatto che il materiale ferroviario straniero avesse la possibilità di circolare sulle proprie linee metteva in pericolo la sicurezza nazionale. Bisogna tener conto, inoltre, che in ogni paese la rete ferroviaria era divisa in numerose compagnie private, dotate di una propria normativa tecnica e di esercizio e che differivano tra di loro per diversi altri aspetti. Ma forse, a un secolo di distanza, è significativo riportare le vive e dirette impressioni di Nagelmackers su questa prima fase di gestazione della sua Compagnia. Questo scritto è del settembre del 1872.

« Feci uno studio approfondito sulla questione, dopo aver raccolto i piani e i documenti necessari fatti venire direttamente dagli Stati Uniti e le statistiche sulla circolazione media dei viaggiatori di 1ª e di 2ª classe sulle maggiori relazioni del nostro Continente. Rafforzai così la mia convinzione che qui come in America l'introduzione dei wagons-lits sarebbe stata un'impresa utile e fruttuosa. Disgraziatamente, le difficoltà pratiche connesse con la divisione delle grandi linee ferroviarie tra numerose compagnie, le piccole rivalità e gelosie che comunemente esistono tra le varie direzioni e amministrazioni di tali compagnie — che è indispensabile riunire e mettere d'accordo, dato che le carrozze-letto non possono utilmente circolare se non su grandi percorsi —, gli sforzi che è stato necessario fare in molte conferenze alle quali sono state ammesse per illustrare i vantaggi del mio sistema, per far comprendere alle amministrazioni ferroviarie che nessuna di esse aveva interesse ad intraprendere per conto proprio l'esercizio delle carrozze-letto, il quale, al contrario, non poteva essere svolto efficacemente se non da una compagnia speciale che disponesse di un grande numero di quelle vetture da impiegare su molte relazioni diverse; infine molte altre difficoltà ancora resero lunghe e laboriose, e talvolta fecero interrompere, le trattative che avviai in molti paesi europei, sia con i governi che con le compagnie ferroviarie. Riuscii a concludere qualche accordo in Francia, in Belgio e in Germania, allorché scoppiò la guerra del 1871 (15 luglio), che determinò la rottura non solo di tutte le trattative ma anche delle convenzioni già stipulate ». Alla fine della guerra — era il gennaio del 1871 — Nagelmackers ricominciò la sua paziente opera di tessitura a livello internazionale, questa volta con l'appoggio del re del Belgio e del suo governo. Ottenne in tal modo la concessione per l'esercizio del servizio delle carrozze-letto sul percorso Ostenda-Brindisi, col treno postale della « Valigia delle Indie ». Le condizioni di esercizio erano già state stabilite e perfino il materiale era pronto, quando, a causa dell'apertura al traffico della galleria del Moncenisio — inaugurata il 16 ottobre 1871 — gli inglesi abbandonarono la linea del Brennero: di conseguenza la concessione ottenuta decadde. Ma Nagelmackers non era certamente uomo da lasciarsi scoraggiare. Già nell'estate del 1872 egli riuscì a stipulare una nuova convenzione per una delle relazioni più importanti d'Europa, la Parigi-Vienna, sulla quale fece circolare a titolo sperimentale le sue prime vetture, a suo rischio e pericolo. Fu proprio per l'attuazione di questo contratto che Nagelmackers costituì, nello

stesso anno, la sua Compagnia internazionale. Queste le vicissitudini principali che portarono alla nascita della Società, la quale incominciò ben presto a fare passi da gigante. Sempre sulla Parigi-Vienna, che aveva visto la comparsa della prima carrozza-letti europea, venne istituito, dieci anni dopo, il primo servizio regolare di carrozza-ristorante. Con la creazione delle carrozze-ristorante e la loro combinazione con le carrozze letti, la Compagnia, che già era presente con i suoi servizi su numerose reti ferroviarie del continente, progettava i « Grandi Treni Espressi Europei », antesignani dei T.E.E. che oggi circolano numerosi nei paesi del nostro continente. Fin d'allora, quei treni contribuirono notevolmente a rendere più agevoli le comunicazioni fra i vari paesi, tanto da diventare il simbolo dell'epoca che va dal 1880 alla prima guerra mondiale. Per far viaggiare questi convogli, che dovevano attraversare numerose frontiere, la Wagons-lits si trovò a dover affrontare ostacoli sia di ordine tecnico (in quanto non esisteva ancora nessuna convenzione internazionale che regolamentasse, per esempio, le dimensioni e la struttura delle carrozze, la segnaletica, il sistema di aggancio e di frenatura, ecc.), sia di ordine politico e diplomatico (in quanto gli accordi da concludere con le varie amministrazioni ferroviarie interessate dovevano ottenere l'avallo dei rispettivi governi). Il primo di questi prestigiosi treni fu l'« Orient Express » che venne inaugurato solennemente il 15 giugno 1883. Esso collegava e collega tuttora la Francia alla penisola dei Balcani, costeggiando le Alpi (il traforo del Sempione sarà infatti aperto solo nel 1906) e il Danubio, e attraversando la Germania, l'Austria, l'Ungheria e la Romania. Negli anni successivi furono introdotti, fra gli altri, il « Sud-Express » (1886) che collegava Parigi, Madrid e Lisbona; il « Nord-Express » (1887) tra Parigi, Berlino e Pietroburgo; il « Nord-Sud-Brenner Express » (1897) che collegava Berlino con Roma e Napoli; il « Transiberian Express » che univa Mosca a Vladivostock. La prima guerra mondiale non arrestò lo sviluppo dei « Grandi Treni Espressi Europei »: in quegli anni, inoltre, la W. L. arricchiva il suo parco rotabile di carrozze-pullman, con le quali realizzerà i suoi primi treni « di giorno »: il « Sud-Express », « La Flèche d'Or », « l'Etoile du Nord », ecc., nomi che hanno avuto una risonanza ed un prestigio immediati. Seguì il periodo durante il quale gli scambi tra i vari Paesi subirono forti restrizioni e sembrò che le frontiere nazionali dovessero diventare sbarramenti sempre più difficili da superare. La Compagnia delle carrozze-letti riuscì a contenere al massimo gli effetti negativi di tale protezionismo, sia perché non poteva prescindere dall'attribuire un contenuto europeo alla sua attività, sia perché fin dall'inizio aveva dato carattere sovranazionale ai suoi organismi direzionali, sia perché, infine, la libera circolazione tra le frontiere era premessa indispensabile all'efficienza dei suoi servizi.

Abbiamo visto come è nata, un secolo fa, la C.I.W.L. e come si è sviluppata nei decenni successivi; il miglior omaggio che si possa rendere oggi a Georges Nagelmackers è quello di mostrare ciò che è diventata la sua Compagnia, che nel 1870 era soltanto un progetto azzardato e audace.

Oggi la Compagnia abbraccia tre grandi settori di attività: il settore ferroviario, il settore turistico e il settore alberghiero e di ristorazione. Il settore ferroviario, che più da vicino ci interessa, si articola a sua volta nei servizi di carrozze-letti e nei servizi di ristorazione. Per dare soltanto un'idea del volume di attività che si svolge in tale settore basterà dire che nel 1971 il servizio carrozze-letti ha fatto registrare complessivamente 2.515.580 viaggiatori trasportati. Il parco materiale rotabile della Compagnia è costituito, al 31 dicembre 1971, da 804 carrozze-letti e 85 carrozze ristoranti, ma bisogna tener presente che la maggioranza dei servizi di ristorazione viene espletata su materiale rotabile di proprietà delle varie Amministrazioni ferroviarie.

G.D.L.

Un nuovo organismo: il POOL-WL

Dal 1° luglio 1971 è entrato in funzione il POOL Internazionale delle Carrozze letti. A questo organismo hanno aderito le ferrovie della Germania, Lussemburgo, Belgio, Olanda, Francia e Italia partecipanti al Mercato Comune Europeo, e quelle della Svizzera, Austria e Danimarca (DSB, OBB e FFS).

Lo scopo del Pool-WL è di gestire per la parte commerciale il servizio delle carrozze-letti sia per il traffico internazionale che per quello interno.

Quanto sopra in attesa delle decisioni che saranno prese alla scadenza degli accordi contratti con le due Compagnie interessate (CIWLT e DSG).

Prima della data del 1° luglio 1971 i servizi WL, in Europa Continentale, erano gestiti da due Compagnie private le cui carrozze circolavano sulle varie reti in base ad accordi stipulati con le Amministrazioni interessate.

La più importante di queste Compagnie è la « Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme » (CIWLT), Società di diritto belga, con Direzione Generale a Parigi. Più di un terzo del capitale di questa società è controllato da Organismi Pubblici francesi (Caisse des Dépots et Consignations) ed italiani (IRI).

Le ferrovie della Germania Federale da parte loro crearono, dopo l'ultima guerra, una propria società, la « Deutsche Schlafwagen-und Speisewagen-Gesellschaft mbh» (DSG), alla quale affidarono la gestione dei WL e WR dei loro servizi interni e di alcuni servizi internazionali con l'Austria e la Danimarca.

Senza entrare nei particolari, gli accordi possono essere così sintetizzati: le due Compagnie (CIWLT e DSG) conservano oltre che la proprietà delle carrozze acquistate da esse prima del 1971, anche la direzione del personale impiegato. Esse mettono però a disposizione delle Amministrazioni questo personale e queste carrozze a condizioni finanziarie stabilite.

Le Amministrazioni assumono la padronanza commerciale dei servizi delle carrozze letti e si impegnano, fintantoché non avranno adottato una nuova organizzazione, di prendere in affitto le carrozze di proprietà delle Compagnie, affidando loro la gestione dei servizi.

Alla data del 1° luglio 1971 il Pool dispone di 343 carrozze letti (279 sono di proprietà della CIWLT, 49 sono di proprietà della DSG e 1 appartiene alle ferrovie svizzere). I parchi nazionali dispongono complessivamente, alla stessa data, di 435 carrozze (321 della CIWLT e 114 della DSG).

Tutti i servizi sono sottomessi all'autorità di un Comitato Direttivo formato dai Direttori Generali delle Amministrazioni ferroviarie aderenti. Il Comitato elegge fra i suoi componenti un Presidente che rimarrà in carica per 4 anni e che non potrà essere rieletto successivamente.

L'organizzazione commerciale è rimasta momentaneamente immutata ed il pubblico non si è accorto della trasformazione; esso infatti continua a riservare e ad acquistare i posti WL presso le Compagnie e le varie Agenzie di viaggio, così come si vede servito dal personale delle Compagnie stesse. In avvenire l'azione commerciale sarà progressivamente assunta dalle Amministrazioni.

Infatti, il Pool delle carrozze letti rappresenta una soluzione che include anche l'eventuale costituzione di una Società da realizzarsi nel termine di due o tre anni, anche se gli accordi dell'8 giugno 1971 prevedono che il Pool agisca per 5 anni con possibilità di proroga, ma è anche previsto che detti accordi possono essere denunciati in anticipo nel caso si decidesse di cambiare la gestione tenuta dalla auspicata Società.

A conferma di questa intenzione e per realizzare una politica di vera collaborazione europea, sette Amministrazioni — CFL, DSB, FFS, FS, OBB, SNCF, SNCB — hanno costituito un « Gruppo di studio per la gestione delle carrozze letti in Europa », che è un'associazione internazionale di diritto belga incaricata di stabilire le condizioni del funzionamento della futura società e il progetto del suo statuto. Questa Società europea dovrebbe raggruppare, oltre, i servizi internazionali WL, anche quelli nazionali della Francia, Austria, Germania e Italia, non trascurando la possibilità di accomunarvi i servizi delle carrozze cuccette.

Se si considera che la gestione in Pool comporta l'esistenza di parchi carrozze per i servizi nazionali ed internazionali, oltre alla ripartizione dei servizi distinti per ciascuna Amministrazione gerente, è prevedibile che la Società, raggruppando in sé l'organizzazione e la responsabilità dei servizi, con una libertà di azione atta a promuovere sul piano commerciale delle realizzazioni che dovrebbero migliorare i trasporti ferroviari in WL e in cuccette, possa portare a un notevole sviluppo dei servizi stessi malgrado la concorrenza aerea.

Le prove d'esame nei concorsi FS

MA POI CHE COS'È UN TEMA?

Nei concorsi F.S. per l'assunzione del personale, quasi nessuna eco ha suscitato l'abolizione del tema d'italiano che i programmi d'esame indicavano comunemente come prova scritta di cultura generale.

La riforma non è recentissima, ma la sua importanza e la circostanza che sia passata sotto silenzio sembrano legittimare una nota di commento che, proprio per non essere stata scritta « a caldo », potrà risultare più obiettiva.

Ritenuto fino a poco tempo fa la miglior pietra di paragone delle capacità del candidato, il tema d'italiano oggi è divenuto superfluo, un relitto fossile, un'esercitazione di retorica, un'anticaglia da bric-à-brac, di cui si può fare tranquillamente a meno. In conseguenza è cambiata anche l'immagine del candidato. Scomparso il concorrente che si presentava all'esame con le tasche gravate da diecine di temi svolti, nella fallace speranza che avesse a capitargli proprio uno di quelli; sparito il candidato che, pur di non presentare il foglio in bianco, pretendeva d'attagliare al tema d'esame uno di quelli che s'era portato da casa, sforzandolo alla bell'e meglio con risultati grotteschi; dissolto il candidato che s'appartava nella latrina per strappare convulsamente da qualche epitome o da un libro di temi svolti le due o tre paginette che riteneva di poter trasferire nel proprio elaborato. Anni fa, una commissione d'esami dell'Azienda si trovò nella spiacevole necessità di annullare tre temi, identici l'un l'altro come sosia. Naturalmente non si trattava di telepatia o di parapsicologia; né fu necessario convocare il noto dottor Inardi, perché venisse da Bologna a svelare l'arcano. Non abbisognavano infatti doti supernormali per comprendere che i tre concorrenti avevano copiato, l'uno all'insaputa dell'altro, dallo stesso libro, senza darsi la pena di spostare nemmeno una virgola e riproducendo perfino un evidente refuso.

Imbarazzo non minore suscitò presso un'altra commissione d'esami dell'Azienda il seguente caso, della cui autenticità possiamo farci garanti. Il tema proposto era: « Un eroe fu decorato nel giorno dello Statuto ». Uno dei candidati intese « devorato » *(divorato)* per « decorato » e, senza minimamente dubitare della sua interpretazione, né stupirsi per la stranezza dell'assunto, si buttò a lavorare di buzzo buono su quella traccia. Come certificavano le indicazioni in margine all'elaborato, il concorrente era d'origine bergamasca, probabilmente un montanaro dalla fantasia fervida e contorta, uno di quei tipi un po' allucinati inclini all'affabulazione, alla rimasticatura di storie balzane e leggendarie di Santi e di eroi, apprese nell'infanzia e poi sempre arricchite da aggiunte e trasposizioni. Crediamo di poter ricostruire la vicenda in questi termini. Dopo un viaggio lungo e disagiato, il concorrente era giunto a Roma per sostenere l'esame. La città nuova e diversa l'aveva indebolito e disorientato, dandogli un senso d'irrealtà. Giunto davanti al palazzo sede degli esami, in attesa che la prova cominciasse, non aveva fraternizzato con gli altri candidati raccolti a gruppi fuori del portone; aveva preferito rimanere in disparte, più per diffidenza che per timidezza. Entrato nell'aula, s'era rinchiuso ancora di più in se stesso, quasi temesse di disperdere le proprie energie. In un silenzio gravido d'attesa, venne dettato il tema. Sarebbe bastato al nostro candidato dare un'occhiata intorno a sé, consultarsi rapidamente col vicino di posto, per rendersi conto dell'errore in cui era caduto; curvò invece sul foglio la testa folta di capelli color saggina e cominciò ad arzigogolare, già tentato da uno spunto che si confaceva al suo mondo interiore popolato di fantasie, di superstizioni, di storie balzane e raccapriccianti. E immaginò e scrisse di un reduce che, desideroso d'intervenire alle cerimonie dello Statuto, lascia la sua casa, sperduta nella campagna, per raggiungere la città lontana. Cammina, cammina, nell'attraversare un bosco, s'imbatte in un... leone. L'eroe apostrofa la fiera, poi snuda la spada e l'affronta, soccombendo nell'impari duello. Quattro pagine protocollo fitte, fitte, con una grafia incerta e disarticolata, per costruire e portare avanti fino alla catastrofe finale un fatterello ridicolo e grottesco che la poca cultura, l'ingenuità e la contorta fantasia del candidato erano riuscite a sovrapporre all'assunto (per la verità tradizionale e conformistico) che il tema d'esame proponeva. Ecco un caso in cui la prova scritta d'italiano riesce illuminante non solo del livello di cultura e d'intelligenza del concorrente, ma anche di tutto il suo mondo interiore, una radiografia psicologica quale nemmeno cento sedute di psicanalisi sarebbero riuscite a darci. Ma, a parte questo caso limite, sarebbe difficile negare che il tema d'italiano sia uno dei migliori rivelatori della capacità del candidato di osservare, classificare, ordinare le proprie percezioni, analizzare i propri sentimenti; al modo stesso che la scelta delle parole, la conoscenza del loro valore, l'attitudine a costruire la frase, non costituiscono il referto di vuote capacità esornative, ma sono altrettante « spie » del livello intellettuale e culturale di colui che scrive. Naturalmente ci sono anche argomentazioni contrarie che non si possono ignorare. Sentiamo come suona l'altra campana. Il tema d'italiano — si dice — privilegia un tipo di cultura umanistica piuttosto astratta e senza agganci con l'attività di un ferroviere, sia degli uffici che dell'esercizio. Meglio, dunque, sondare in concreto la preparazione del candidato nelle discipline che, in rapporto alle diverse qualifiche ed attribuzioni del personale, sono incluse nei programmi d'esame. Inoltre, esclusi i pochi componimenti d'italiano superlativi e quelli (purtroppo più numerosi) decisamente negativi, tutti gli altri si collocano in un'area

Temi, problemi e quiz

E' in atto un processo di revisione che potrebbe portare al ripristino del tema di italiano nei programmi d'esame per l'assunzione del personale — Vantaggi e svantaggi delle nuove tecniche d'esame — La prova scritta di italiano, liberata dalle troppe enunciazioni perentorie, può rappresentare un valido strumento per una selezione severa ma equa.

intermedia dove i giudizi dei commissari d'esame potrebbero risultare discordi e opinabili.

Alla luce di questi orientamenti e di queste critiche, si può comprendere come anche nella nostra Azienda si sia dato un colpo di barra in materia di esami di concorso, buttando a mare, come zavorra e retoricume inutile il tema d'italiano, e assegnando alle prove scritte il campo del diritto, delle matematiche e delle discipline professionali. Benché importante, questo è solo un aspetto di una revisione più ampia che ha portato anche all'adozione di nuove tecniche d'esame. Intendiamo riferirci alle cosiddette prove oggettive standardizzate, le quali consistono in una serie di quesiti (comunemente detti « quiz », parola inglese che vuol dire quesito ma anche indovinello) che richiedono risposte uniformemente esprimibili e valutabili, e che possono essere confrontate con un parametro il quale rappresenta il livello medio proprio di soggetti d'intelligenza normale e in possesso di un determinato bagaglio culturale. Secondo Buyse, le prove oggettive sono di due categorie: le prime esigono il richiamo di un ricordo; le seconde comportano il riconoscimento di nozioni apprese.

Nell'adozione delle nuove tecniche d'esame, l'Azienda ha proceduto, peraltro, con encomiabile prudenza, affiancando al questionario altre prove tradizionali. Così — tanto per limitarci ad un solo esempio — nel concorso per segretario amministrativo c'è una prova scritta di diritto e poi un lungo questionario (quaranta domande) sulle altre discipline del programma, questionario che surroga così anche le prove orali. Criteri diversi valgono inoltre per i concorsi interni: l'esame di segretario amministrativo — per tornare all'esempio di prima — prevede due prove scritte; la prima verte, a scelta della commissione, sul diritto privato o pubblico o sulla contabilità generale dello Stato; la seconda sull'ordinamento dell'Azienda e lo stato giuridico del personale. Come si vede, i quiz non compaiono in questo concorso come pure non compaiono negli altri concorsi interni. Approntare un questionario veramente significativo è meno facile di quanto si possa ritenere a una prima sommaria valutazione. Occorre, innanzi tutto, avere ben chiari i traguardi culturali cui devono giungere i candidati e l'estensione della materia su cui l'esame deve vertere. Occorre inoltre evitare che la risposta esatta dell'esaminando possa essere l'effetto di un semplice caso o del gioco della fortuna. Se, per esempio, costruisco un quiz in questi termini: « Il dinosauro è: 1) un animale preistorico? 2) un bassorilievo egiziano?; indicare la risposta giusta », è evidente che sussiste una probabilità su due di rispondere giusto. Se invece, dopo aver posto la domanda, suggerisco dieci risposte, il candidato, dovendo scegliere l'unica risposta esatta fra dieci, vede ridotta al 10 per cento la probabilità di dare per caso la risposta corretta. Queste sono soltanto alcune delle esigenze che deve soddisfare un questionario, ma anche il questionario che fosse costruito in maniera eccellente con tutti i dosaggi e le tarature richieste non potrebbe sfuggire ad un'obiezione di fondo: la frantumazione delle discipline in quesiti non consente di accertare un elemento importantissimo, cioè come il candidato sappia organizzare il suo pensiero nell'esprimere le sue conoscenze. Al limite, c'è il pericolo che il quiz diventi un rivelatore non tanto del quoziente di intelligenza, quanto del nozionismo. Probabilmente il peso di queste considerazioni deve aver consigliato alla nostra Azienda di procedere con molta prudenza e di tenere sotto controllo le nuove tecniche d'esame, per valutarne vantaggi e svantaggi, senza farsi abbagliare da teorie più o meno discutibili o cedere alla moda corrente; perciò i quiz da noi non hanno mai avuto vita facile e le prove tradizionali non sono state accantonate del tutto. Ora poi, secondo informazioni attendibili, sarebbe in atto un processo di revisione che dovrebbe portare ad escludere o a limitare al massimo i questionari, abolendo così anche il « doppio regime » che presentemente esiste tra concorsi esterni e concorsi interni. Torneremo all'antico? Quasi certamente sì. Nel momento in cui i 700 mila giovani disoccupati (tanti ne dichiarano le statistiche ufficiali) si allenano ai quiz col pericolo di trasformare i pubblici concorsi in un gigantesco « Rischiatutto » in cui lo Stato tiene il posto di Mike Bongiorno, la nostra Azienda decide di non stare al gioco, di non accodarsi supinamente agli indirizzi prevalenti.

Non sappiamo se questo processo di revisione comporterà il ripristino anche della prova scritta d'italiano: vogliamo sperarlo, pur se abbiamo motivi per dubitarne. Depurato da tutte le convenienze e le convenzioni che vi stanno sopra incrostate, liberato dalle troppe enunciazioni perentorie, sentimentali, moraleggianti, il tema d'italiano può essere, nei pubblici concorsi, valido strumento per una selezione severa ma equa.

Proprio perché l'incultura di molti candidati tende a farne il luogo d'incontro di scempiaggini e banalità inaudite, il tema d'italiano serve a mettere in luce quei concorrenti che, senza rifriggere i consueti predicozzi, si dimostrano capaci di svolgere con proporzionata compiutezza quell'analisi ideale e formale di cui nessuna cultura degna del nome potrà mai fare a meno. Si dia dunque la giusta importanza alle prove di diritto e a quelle di matematica, ma non si giudichi la composizione scritta d'italiano un relitto inutile, un'esercitazione di retorica, un'anticaglia da bric-à-brac di cui il « Paese dei dottori » può fare tranquillamente a meno.

Marcello BUZZOLI

Penna d'oro ferroviaria 1972

Pubblichiamo i lavori cui è stato assegnato il primo premio, rispettivamente per la Narrativa e la Poesia, dell'edizione 1972 della importante manifestazione culturale indetta dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario e organizzata dal DLF di Ancona.

1° premio sezione narrativa

PRIMA DELLA RASSEGNAZIONE

di NONIO BAERI

Nonio Baeri è nato il 28 marzo 1934 a Raffadali (AG). E' sposato. Ispettore principale del Servizio Commerciale e Traffico. E' stato segnalato e premiato più volte nelle precedenti edizioni del premio.

Il cavallo si era fermato sul ciglio del burrone in tempo ad evitare la scarpata. Poi riprese a correre per la salita, mentre il cuore gli saltava e mi saltava nel petto: tum... tum... putupum...

Era di ferro la sera e le nuvole toccavano le cime degli alberi più alti. — Quando sarò arrivato alla casa di tetti rossi vedrò la luna — mi dicevo — devo resistere fin lassù. — E poi, quando ero sicuro che non ce l'avrei più fatta, il cuore sembrava placarsi, rassegnato.

La spessa coperta di zia Anna aveva draghi rossi e fiori gialli, quella volta del febbrone d'agosto, venuto con il primo temporale. Avevo corso per tre chilometri, per ritornare in paese, mentre le gocce si infittivano. A fermarmi sotto gli alberi avevo paura dei fulmini; e poi mi piaceva questo martellare del cuore, accompagnato dall'acuto frinire delle cicale, in gara con il fruscio delle gocce sulle siepi vicine.

Ora è diverso, tutto, o quasi. Annamaria è morta.

Al suo funerale portavamo ombrelli lucidi, e parole senza senso.

Il fratello stempiato ora, un po' curvo, evitava meticoloso le pozzanghere, come da piccolo: il « barone dell'acqua » lo chiamava lei, per la cura con cui ogni mattina bagnava i suoi capelli rossi, pettinandoli, perché si oscurassero. Parlavamo del tempo.

Prima che all'assenza, definitiva e irreversibile, di una persona, ci si rassegna in certe circostanze a questa decisa inutilità delle parole. Parlare è un disperato esercizio privo di senso al quale non si sfugge.

Quando morì nonna, la più eloquente, e vera, risultò la vecchia pendola chippendale (è di fronte al mio letto, adesso) che batté un numero incredibile di colpi, prima di fermarsi definitivamente.

Ora che sono ritornato per restare, le cose intorno deludono prima, poi assumono le proporzioni reali, avanti falsate dal ricordo struggente.

Oggi ho visite, intorno al mio letto, e sono contento.

Ecco le donne in fila, tristi, scarmigliate, vestite di nero alcune, altre con i fazzoletti neri sul capo, annodati alla nuca.

— Da te non ce l'aspettavamo — da te che sei uno di noi. Sono morti i nostri padri, i mariti, i fratelli. — Erano zolfatari del paese dove torno a vivere, e sono morti.

Avevano creduto che, finito lo strazio della guerra, tutto sarebbe cambiato; credevano nel nuovo coraggio, pensavano di potersi organizzare nella lega, già a suo tempo fondata dal nonno di cui porto il nome, e poi frettolosamente soppressa, per « motivi di ordine pubblico ». Li deludo, ora: lo so.

E poi non so di cani, e non vado a caccia, come lui.

Era grande, magro, con il fuoco negli occhi. Come quello di questo cavallo che riprende a galoppare, colpa della febbre, forse: avverto rumori lontani, il lamento del vento sui tetti, e più lontano ancora il mare. Aveva fiducia nell'uomo lui e aveva scelto di battersi, contro i soprusi, con la forza della parola. Non sono riuscito mai a misurare l'irruenza giovanile dei miei discorsi ai suoi, immaginandoli, ma è questo un antico gioco nel quale, per me, egli rivive; solo, da qualche tempo non riesco più ad immaginare di rivolgermi a lui, nei momenti come questo.

Un balconcino dalle imposte socchiuse lascia filtrare pulviscolo dorato e mosche sul pavimento a ottagoni bianco-rossi a spicchi, incrinati in più di un triangolo. Quello che amo, in questa stanza, è la mantovana che sta lì, impolverata, e piena, nei risvolti, delle storie che mi raccontava nonna, tanti anni fa. E' sanguigna, con decorazioni e pendagli dorati. Ho le labbra secche: potessi bere alla fontana di Donna Luisa, sporgendomi tra la siepe di rovi e le carnose figurazioni dei fichidindia.

Ma intorno a me, a parte la pendola di cui ho detto avanti, sfilano solo immagini ostili, che evocano misteriose attinenze al mondo dei giochi infantili: la consolle vecchiotta, tarlata, la specchiera, il paralume rosso, la vecchia Singer della nonna.

Voci roche per la discesa, fuori, una volta seguivano gli scampanii delle pecore, a quest'ora. Oggi una moto recalcitrante entra in orgasmo dopo ripetuti tentativi, si impenna come in nitriti metallici, scoppietta, gracida, dilata silenzi pieni di interogativi tra un conato e l'altro e al limte della sopportabilità si muove e finisce per scomparire.

Ero io solo, con un ombrello, a un funerale che partiva dalla porta del carcere, e di tutto questo agli altri non importava. Perché ci sarò venuto . Annamaria era stata lì, dentro, per sei mesi, e avrei dovuto almeno scriverle, per sapere se il mio nome lo ricordava, dopo venti anni.

C'era finita, chissà come veramente erano andate le cose, per una faccenda di droghe; l'ansia di vivere in fretta l'aveva condotta lontano, in città, prima di tutti noi, l'aveva condotta in un mondo di cui non conoscevamo le regole: tutto era possibile. Come potevo giudicare?

Né me ne importava; la mia rispettabilità piccolo borghese mi aveva imposto... la posizione raggiunta: la serietà degli occhiali di tartaruga, il passo sicuro, i simboli del mondo cui ora volevo appartenere: la roulotte, la prima barca a vela avevano confermato l'opportunità del silenzio. Fabrizia, mia moglie, non avrebbe capito.

C'è una punta acre di ridicolo, a sentirsi arrivato, efficiente tecnocrate, con quaranta di febbre, ora che il cavallo accelera l'andatura e la nausea assale come tanti anni fa, dopo quella corsa al ritorno dalla campagna.

Le voci ora si incrociano e le mogli dei minatori levano mani minacciose. Avevo promesso qualcosa? Perché avrei dovuto, e come? Le montagne gialle di zolfo si erano affiancate, sul porto, ad attendere navi che non sarebbero giunte...

La barca a vela controlla il fiocco, attento al timone imbarca acqua e il vento mi spinge, sento che sto per capovolgermi; sono solo nell'acqua e sento per la prima volta nella vita il mal di mare, la paura di queste nere alghe, come liane, che mi stringono la gola.

Mia moglie vi ho già parlato di lei? è presa nel giro degli impegni cittadini, delle riunioni culturali socialità, ecologia, canaste non è venuta a trovarmi. E' un pezzo ormai che non abbiamo nulla da dirci, anche i giochi della verità, che esplodevano prima come tuoni nei temporali estivi, sono stanchi come questa insulsa corsa del cavallo verso la collina dalla quale si vedrà la luna.

Ha il velluto negli occhi, mia moglie, che si accendono di lampi im-

1° premio sezione poesia

Rinasco bastardo

di **ROBERTO VOLLER**

Roberto Voller è nato a Firenze il 15 ottobre 1938. Sposato, presta servizio come Manovale.

Come sei bella sera
sulle tue labbra rosse
il morso della notte
Morti meravigliosi
dai lunghi capelli
alimentano col vento
freddi canti di rivolta
Tremano sorrisi
bocche d'amore
Ansimano amanti
inseguiti da lunghe ombre gendarmi
Come sei bella sera
accetta che tagli
colli adolescenti
La chiesa nera in prospettiva
La vecchia che sgrana
secchi testicoli di santi
Il commesso di stoffe
e quello libraio
parlano di donne
dagli occhi celesti
La macchina che serve
truffa le cento lire
Come sei bella sera
Le panchine, sul viale da sempre
la bocca e l'altra bocca
la certezza che il dolore della vita
sarà moltiplicato per due
Un girotondo di bimbi silenziosi
è intravisto tra una fila
di bottiglie e una di bicchieri
Squilla il telefono
un altro addio
Sul ponte è inginocchiato
il morbido invertito
occhi al cielo mani al ventre
La madre gli massaggia la schiena
con calde lacrime egoiste
E la sirena suona
o meglio canta
la fine
per migliaia di uomini ingannati
nella bella sera
Il libro è abbandonato
sul capitolo più interessante
Come sei bella sera
sulle tue labbra vangelo
un morso
Questa sera, rinasco bastardo
su un trono di escrementi

« Il cavallo riprese a correre... »

provvisi, levigati e pungenti come l'ossidiana, ha le mani calde e ferme. Ma non verrà a trovarmi, come non verrà, stasera, Annamaria, perché le ho deluse entrambe.

Era « dentro » ormai da sei mesi, in attesa di processo, della libertà provvisoria, forse. Apparteneva ora, attonita, ritornata bambina, a un mondo fatto a spire di serpente, o a tentacoli, come un polipo gigante. Un polipo ho adesso qui, sul cuore; forse la febbre scende, forse sto per morire. Che pace.

Il crepuscolo disegnava le ombre di foglie d'acacia sul muro, con qualche mosca di contorno. Riviveva, con me, l'ora delle favole.

Le ore della notte sono però le più lunghe... e manca l'aria... Compaiono ancora le file di zolfatai.

Porgo la mano al primo, che tossisce per l'enfisema, e ha gli occhi rossi . Ti chiami come tuo nonno, mi dice e sei un signore. Da piccolo chiedevi tutto, volevi sapere il nome delle cose, e il perché .

Le donne in nero recitano il rosario. E' incomprensibile questa mia angoscia, simile certo alla paura che doveva provare all'imbrunire, se le ombre lo sorprendevano lontano dalla tana, l'uomo delle caverne, prima di impadronirsi del fuoco degli dei. Nel carcere era scoppiata una rivolta, improvvisa, assurda.

Gridavano e battevano ritmicamente sulle grate. L'ira repressa, la tentazione di cercare la liberazione nella fine di tutto, un malinteso senso di autorità, dall'altra parte, avevano rinfocolato gli odii, armato la disperazione.

Io avevo prenotato il viaggio alle Canarie.

Al ritorno era tutto finito, e il fratello di Annamaria evitava le pozzanghere con cura. Perché avrei dovuto mostrare altro che umana solidarietà alla famiglia che stava ora ad occhi bassi come me, preoccupata degli schizzi di fango di questa via del carcere, degli sguardi della gente, di un vago senso di colpa dal quale evadere al più presto? Sai, pare che nella mischia un candelotto lacrimogeno le abbia spappolato il fegato .

Che c'entravo io, se il viso con le efelidi rosa riappariva a tratti a scavare buche nella mia infanzia e nella coscienza? Perché ho bisogno delle mani di mia moglie, del suo limpido giudizio, in una serata nuova e fumosa come la mia prima, trascorsa ora nello stesso letto in cui sono nato?

Forse è merito degli uomini delle zolfare, delle loro donne, e dei pescatori che in questa stagione danno il catrame alle barche capovolte, se sento il bisogno di ricominciare. Il cavallo rosso riprende a salire nel buio: tum.. tum... putupum..., mentre tanti palloncini colorati scoppiano in silenzio. Sento nella gola il sapore dei primi bastoncini di liquirizia. Lo so, che per questa volta ancora non morirò ma sento il bisogno di fuggire all'indietro da un presente che immiserisce ogni attesa, dopo di aver collaudato spietatamente le ambizioni.

Avverto, fortissimo, il bisogno di compiacermi.

Ma il pianto non viene più spontaneo, e il sentimento ed il sesso sono terra, come questo volto della gente del mio paese che ha smesso di sperare. Resterò qui, a lottare contro i ricordi.

Non posso morire stasera, pur se sento di essere spento dentro, mentre gli ulivi del giardino stormiscono e stringono in una morsa l'orizzonte della prima infanzia, che è anche quello dell'ultima adolescenza, quella che la mia febbre brucia, stasera, prima della rassegnazione.

Tutto conta: porte, finestre, colori

SALUTE IN CASA

I raggi solari hanno benefici effetti anche psicologici, ma attenzione all'orientamento della camera da letto. Respirare aria pura con le finestre chiuse (in città). Importanza di una giusta illuminazione e dei colori delle pareti. Cautele per chi ha bambini.

L'abitazione rappresenta un luogo di ristoro e di riposo dopo il lavoro, l'ambiente dove ognuno di noi può foggiare a piacimento gli atti della sua vita, circondarsi di tutte le cose che gli sono piacevoli e gradite, dedicarsi interamente ai suoi affetti più cari e creare alla propria famiglia l'atmosfera materiale e spirituale più adatta per l'allevamento e l'educazione dei figli. La casa rende quindi possibile il benessere fisico, il benessere psichico, l'educazione, tre elementi essenziali per la conservazione della salute e per la difesa contro le malattie. C'è però una condizione fondamentale: che la casa sia salubre.

Si pensi, per esempio, agli effetti dei raggi solari: sono effetti calorifici, luminosi, disinfettanti, fisiologici (sullo sviluppo dell'organismo, antirachitici, eccetera), psicologici. Perciò è necessario che una certa quantità di raggi solari penetri in ciascuna stanza dell'abitazione: è la cosiddetta « insolazione », la quale tuttavia deve tener conto anche della sensazione soggettiva di benessere in rapporto alle condizioni climatiche. Il grado d'insolazione dipende essenzialmente dall'orientamento della casa. Nei climi temperati, come il nostro, è bene evitare per le camere da letto l'orientamento a ponente perché, specialmente d'estate, i raggi solari, penetrandovi nelle ultime ore del giorno, produrrebbero un riscaldamento eccessivo per la notte; preferibile, quindi, è l'orientamento a levante. I locali di servizio devono essere esposti a mezzanotte. Per gli altri ambienti è indicata l'esposizione a mezzogiorno.

Anche le finestre, naturalmente, sono importanti per l'insolazione. Però i vetri non lasciano passare la maggior parte dei raggi ultravioletti, e siccome anche con le finestre aperte la quantità di raggi ultravioletti che penetra nell'interno delle abitazioni è relativamente scarsa, ne consegue che deve essere il più possibile facilitata la vita all'aria libera mediante l'utilizzazione di superfici aperte: giardini, terrazze, cortili. L'aria pura è un altro fondamentale problema. Ventilare frequentemente e abbondantemente le stanze è indispensabile. Ma quale aria penetra? Quella delle vie cittadine non è certo pura. D'inverno, poi, l'aria è troppo fredda, d'estate è troppo calda. Ecco dunque l'utilità degli impianti di condizionamento, i quali peraltro non sempre sono graditi da tutti essendovi molte differenze di reazioni individuali e di adattamento. La regolazione deve perciò essere molto accurata.

L'intensità dei rumori nelle grandi città diventa sempre più preoccupante, è una seria minaccia all'equilibrio fisico e psichico e contribuisce alla comparsa dei sintomi di stanchezza nervosa. Perciò è consigliabile di ottenere con particolari accorgimenti l'isolamento acustico delle abitazioni.

L'illuminazione deve permettere, senza causare affaticamento degli occhi, le comuni operazioni domestiche, la lettura, la scrittura, eccetera. Una buona luce artificiale deve essere, per colore e composizione, quanto più possibile simile a quella naturale. Molto pregevoli sono le lampade a fluorescenza (impropriamente dette « al neon ») che producono una luce corrispondente alla luce naturale con cielo coperto, con netto vantaggio per la sensibilità dell'occhio e per la percezione dei colori. Attenzione che l'illuminazione non sia eccessiva e abbagliante, e non generi contrasti di luminosità troppo spiccati. A proposito dei colori, quando si progettano le tinte delle pareti si segua pure l'estro del proprio gusto, ma si cerchi anche di non dimenticare la loro funzione psicologica e fisiologica. I colori agiscono sull'animo, possono provocare sensazioni, risvegliare emozioni, suscitare idee distensive o eccitanti, indurre alla tristezza o alla gaiezza. Per esempio, le camere da letto dovrebbero avere colori morbidi, riposanti, non troppo chiari, che favoriscano il riposo, la tranquillità, il sonno: predominio di verde o di blu. Colori chiari nello studio, tenui nella stanza da pranzo, stimolanti e tonificanti, come il giallo, nel soggiorno. I bambini amano i colori vivaci, ma il soffitto sia nella gamma degli azzurri o dei verdi per conciliare il sonno.

Ancora una cosa da ricordare: gli incidenti domestici. La prevenzione deve cominciare proprio dalla costruzione delle abitazioni. Una casa sicura dovrebbe avere finestre che i bambini non possono aprire, balconi con ringhiera sufficientemente alta, scale ben illuminate e senza rampe a chiocciola, serrature ad un'altezza tale che i bambini non vi battano contro, chiavi fabbricate in modo da non ferirli al capo, porte senza vetri nella parte bassa. Gli elettrodomestici devono essere forniti di protezione di sicurezza, i cordoni e le prese elettriche rigorosamente protetti. La casa è pericolosa, appunto, soprattutto per i bambini: più d'un terzo degli incidenti colpiscono bambini sotto i dieci anni.

Ulrico di AICHELBURG

(Dalla « Rivista RAI »)

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

a cura di A. MAUSSIER

Apre la serie del nuovo anno Giuseppe Cattaneo il quale, preoccupato — e giustamente — dei disguidi postali che provocano sempre maggiori ritardi nel recapito degli assegni bancari relativi agli acconti di pensione, propone che gli assegni stessi siano emessi ai primi del mese con il vincolo della riscossione alla fine. Della questione è stato interessato il Servizio Ragioneria — competente al riguardo — e speriamo che, ove non vi siano validi motivi in contrario, possa farsi qualcosa. Ci riserviamo pertanto di ritornare sull'argomento appena in possesso di notizie buone.

Cominciano a pervenire domande da parte di funzionari a riposo che chiedono la riliquidazione in applicazione del D.P.R. 748/72. Alcune domande sono anche in carta bollata. Al riguardo voglio rassicurare i colleghi che anche senza carta legale ed anche senza domanda, la riliquidazione sarà fatta ugualmente. Ad ogni modo una cosa è certa e cioè che non occorre alcuna domanda in quanto la norma prevede la riforma d'ufficio.

Il collega C.B. ex ispettore principale, collocato a riposo in base alla legge combattenti con la qualifica di ispettore capo chiede di conoscere se anche a lui compete la riforma della pensione essendo stato esonerato dopo il 1°.1.1971, data cioè di decorrenza dei nuovi stipendi. Caro amico C.B. (perché non ti sei firmato per esteso?) la riforma della pensione ti spetta (vedi sopra) e speriamo di poterla fare appena ultimata la riliquidazione in corso.

Altro argomento. La signora Carmela Principe vuol sapere perché nella valutazione dei servizi utili a pensione del defunto marito non risultano presi in considerazione alcuni anni che questi avrebbe prestato in qualità di riutilizzato. Pertanto gli anni, da 40 sarebbero solo 37. Cominciamo intanto con il dire che, anche se si trattasse di un errore, in primo luogo esso ora sarebbe difficilmente riparabile. Difatti la pensione originaria è stata approvata qualcosa come 27 anni fa e la cosa sarebbe un po' ardua. In secondo luogo, ammesso ancora che si trattasse di un errore, la pensione con 37 anni, come è noto, è uguale a quella con 40. Infine aggiungiamo che il servizio comunque reso dopo l'esonero non è valutabile in pensione e perciò la signora si rassicuri. Per la figliola faccia domanda indirizzandola all'Ufficio Personale Compartimentale di Napoli chiedendo la pensione in base alla Legge 46/1958. Sarebbe meglio che prima si rechi al predetto Ufficio per chiedere consigli.

L'amico Ettore Negri solleva un umanissimo problema che, purtroppo, è sinora rimasto senza soluzione. Si tratta della dolorosa situazione di chi ha perduto la compagna della vita e che in tarda età per bisogno di assistenza e di affetto cerca un'altra persona che gli cancelli o gli attenui il desolante grigio dei suoi giorni vuoti.

Quest'altra compagna però, sopravvivendo al marito non potrà avere neppure un briciolo di pensione in quanto una legge, sia pure ispirata a concetti d'ordine morale, lo vieta. Non è infrequente infatti il caso di matrimoni di comodo che tradirebbero lo spirito stesso dell'etica matrimoniale e per questo il legislatore, volendosi cautelare, ha precluso la strada della pensione anche a chi non ha fatto tali matrimoni di comodo.

Amico Negri io non conto nulla e non posso far nulla ma si abbia tutta la mia comprensione e la mia affettuosa solidarietà. Fortunatamente non mi trovo in tale condizione ma ciò non significa che io non la comprenda e non condivida tutta la sua desolata amarezza. Posso solo darle una pallida speranza in merito. La Corte dei Conti, infatti, in occasione di un ricorso proprio su tale materia ha riconosciuto fondata l'eccezione di incostituzionalità sollevata ed ha trasmesso gli atti alla Corte Costituzionale nella considerazione che l'età dei coniugi e la differenza di età fra di essi rappresentano situazioni soggettive e non fatti obiettivi che possano modificare l'essenza del matrimonio.

Possiamo assicurare l'amico Negri che, dovendo seguire gli sviluppi della questione per ragioni professionali, non mancheremo di pubblicare su queste colonne, appena in possesso di notizie, l'ulteriore seguito; nell'attesa non si perda d'animo e coltivi una speranza.

Ed ora basta se no mi commuovo. Per risollevarmi il morale mi ci vorrebbe un argomento allegro.

Forse mi viene in aiuto l'Assistente di Stazione Roni o Rossi Mario. Macché, ti pareva! Vuol sapere che deve fare per la figlia maggiorenne nel caso che egli morisse. Mannaggia, ma sempre alla morte dovete pensare? E si faccia un bicchiere, si faccia. Alla faccia della morte, magari.

Domenico Campagna, già coadiutore lamenta che il servizio reso in tale posizione non sia riscattabile e chiede il perché. Non è del tutto esatto. Se prestato come coadiutore del coniuge è riconoscibile. Per l'altro, purtroppo, non c'è una legge che lo consenta.

L'amico Antonio Marra quando fu promosso C.P.V. Superiore in sede di esonero (1.4.1971) evidentemente si trovava al parametro 245 della qualifica precedente. Con la effettiva promozione a C.P.V. Superiore in data 1°.1.1971 egli, immagino, sarà stato collocato al primo parametro di essa (265) e quindi non può avere ora la qualifica superiore (C.P.V. sovrintendente) in quanto, prima c'è l'altro parametro (304). Ora rispondiamo all'arzillo amico Gentile Cortesia. Come si fa a non essere cortesi e gentili con una persona che si chiama così?

Caro amico, dunque, lei ha prestato servizio come ferroviere dal 1906 al 1921 e poi, come assuntore, dal 1925 al 1953. Questo ultimo servizio, purtroppo per lei, non è ricongiungibile con quello ferroviario né è valutabile in maniera autonoma in quanto è stato reso prima del 1°.2.1958, data sotto la quale è stato istituito il Fondo di Previdenza Assuntori. Sono spiacente ma non possiamo far nulla per lei. Al massimo possiamo augurarle di vivere sino al 1988. Vanno bene 100 anni?

Il geom. Dario Ottaviani, ora Capo Stazione, può riscattare e far valutare ai fini della pensione ferroviaria, sempreché li abbia tempestivamente dichiarati e qualora non siano esclusi da particolari disposizioni proprie delle amministrazioni di provenienza, i servizi resi presso le Poste e la Pubblica Istruzione. Richieda un certificato e lo alleghi alla domanda, in carta semplice, da presentare al suo impianto di appartenenza.

Il neo abbonato Raffaele Bolletti Censi, per avere la notifica del provvedimento di riliquidazione della sua pensione deve necessariamente recarsi alla Segreteria della Stazione della sua città, a meno che non sia — e ci auguriamo di cuore il contrario — impedito a farlo per motivi di salute. Per quanto attiene alla ricostruzione della sua carriera, da quel che ho potuto rilevare dalla sua lettera, considerato anche il grande tempo trascorso dall'esonero (50 anni fa) non ritengo ci sia nulla da fare e, debbo confessare, mi dispiace sinceramente di non poter aiutare una così simpatica persona che mi ha scritto una elegante e lucida lettera.

Matteo Del Ponte mi fa un sacco di elogi e mi ringrazia per la mia modestissima opera di assistenza ai pensionati. Nel contempo mi chiede, avendol sentito dire, se vi sono presso la Direzione Generale migliaia di inquadramenti non potuti recapitare a seguito di cambiamenti di domicilio degli interessati. In parte ciò è vero e pertanto — almeno nei casi in cui ciò si è verificato — potete provare a scrivere all'Ufficio Pensioni per chiedere una fotocopia dell'esemplare che è conservato in posizione personale. Vedremo di accontentarvi.

Poi vuol sapere a che punto è la legge sugli assimilati. Questa legge è come la primula rossa o l'araba fenice. Che ci sia ciascun lo dice, dove sia nessun lo sa. Ciò che sappiamo di certo è che difficilmente potrà andare avanti se non verrà inserita nel contesto della piattaforma rivendicativa degli statali. Non ci sembra probabile infatti che essa possa camminare da sola dato che ci sono in pentola tanti altri provvedimenti. Non fosse altro che per ragioni di coordinamento normativo.

Molti amici collocati a riposo dopo il 1°.7.70, lamentano di non avere ancora avuto la riliquidazione della loro pensione a decorrere dal 1°.4.1971. Anche queste pensioni, cari colleghi, sono state messe in lavorazione. Siete i pensionati più giovani e dovete capirlo. Il problema è più complesso di quanto non sembri. Difatti si potrebbe pensare che siccome i vostri nuovi stipendi erano già stati determinati, il calcolatore poteva risparmiarsi una fatica.

Ed è proprio qui il guaio. Difatti il programma unitario di lavorazione prevede anche l'elaborazione dello stipendio e non si possono, pertanto introdurre in «macchina» pensioni che hanno già una elaborazione calcolata. Comunque quando starete leggendo queste squinternate notizie tutto sarà a buon punto.

Otello Casagrande, da Frascati, invalido di guerra, chiede di conoscere come mai nella sua pensione, in base alla Legge 40/1967 non gli sono stati aggiunti i 10 anni previsti. Occorre precisare, caro amico frascatano, che la legge non attribuisce 10 anni ma, fino a 10 anni; per essere più precisi essa dice che l'aumento non può superare il periodo che manca al collocamento a riposo per limiti di età. La legge cioè si è preoccupata — ma guarda che preoccupazione — di non attribuire un beneficio maggiore di quello che si sarebbe conseguito se si fosse restati in servizio fino alla fine. Bah, in ogni modo lei ha ugualmente superato i 37 anni. Piuttosto com'è andato quest'anno il cannellino?

Dato che lo spazio non ce lo consente, se non succede nulla, la prossima volta vorremmo pubblicare un riassunto delle norme relative all'art. 29 della Legge 40/1967 in considerazione del fatto che piovono lettere da tutte le parti per rappresentare casi personali (Palla Lamberto, Coltorti Eugenio, Cappelleri Giuseppe, Baconcini Arduino a nome di un gruppo di «vecchi operai» in pensione ed altri).

Il Capo Stazione Sovrintendente Aldo Cortale di Bergamo, da quel che ho potuto rilevare dal suo appunto può star tranquillo in quanto se nella qualifica precedente avesse conseguito uno stipendio più favorevole lo avrebbe avuto senz'altro. Ed ora si è fatto tardi, vi saluto tutti.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

L'avvenimento più inconsueto che ha caratterizzato l'anno che da poco si è concluso è stato senza dubbio la visita del Papa, la vigilia di Natale, ad un cantiere della Direttissima Roma-Firenze, ai piedi del monte Soratte, per celebrare la Messa di mezzanotte fra gli operai che lavorano alla costruzione della nuova linea ferroviaria. La notizia, diffusa da **L'Osservatore Romano** con qualche settimana di anticipo, è stata subito ripresa da tutti i quotidiani che via via sono andati riferendo sui preparativi in corso per la circostanza.

La cronaca dell'avvenimento è stata ampia e ricca di particolari su tutta la stampa, che ha posto soprattutto in rilievo il fatto che il Papa ha voluto dedicare agli uomini che lavorano nelle condizioni più rischiose la notte del Natale 1972, esaltando la loro eroica dignità.

Per rimanere in tema di « direttissima », una serie di articoli sull'argomento è stata pubblicata su **Il Globo** a cura di R. Moretti, per illustrare le ragioni che hanno determinato la necessità di quest'opera colossale, destinata a trasformare l'intero sistema delle comunicazioni ferroviarie in Italia, e le caratteristiche tecniche di questa « Tokaido europea », che non solo costituirà una valida alternativa all'aereo (un rapido andrà in 80 minuti da Roma a Firenze), ma potrà agevolmente smaltire quel traffico merci che oggi risente della saturazione della vecchia linea, con conseguenze negative sulla stessa economia del Paese.

Il programma delle FS per le festività natalizie è stato illustrato da **Il Popolo,** da **Il Giorno** e da **La Stampa,** mentre **Il Messaggero, l'Unità, La Gazzetta del Mezzogiorno** e **La Gazzetta del Sud** hanno sottolineato l'impegno dell'Azienda FS per favorire gli spostamenti degli emigrati italiani che rientravano nelle sedi di origine.

M. Righetti sul **Corriere della Sera** non ha mancato di richiamare l'attenzione sul fatto che, anche in relazione alle condizioni del tempo, il ruolo più impegnativo è stato svolto dalle Ferrovie, i cui mali, ha aggiunto **La Gazzetta del Popolo,** si fanno sentire più acuti proprio in occasione delle punte di traffico, che, come ha fatto notare **Il Sole/24 Ore,** per l'aumentata mobilità del pubblico non sempre possono essere fronteggiate, nonostante l'impegno massimo di tutti i ferrovieri e l'impiego di tutti i mezzi disponibili.

Il Resto del Carlino ha riferito sui « frenetici giorni » vissuti in occasione delle feste dalla Stazione di Bologna; **La Stampa** ha ripetutamente parlato dell'intenso movimento negli scali torinesi; Il **Corriere della Sera** è tornato più volte sull'argomento per insistere sull'opportunità di un ulteriore potenziamento del parco e degli impianti specie per quanto attiene al nodo di Milano. Anche M. S. Giannini su **Il Giorno** si è occupato dello stesso argomento, affermando che in verità negli ultimi tempi si è cercato di riparare, con dei programmi tecnicamente validi, agli errori del passato. Si può ritenere, ha concluso l'A., che una volta che si riescano a superare alcune strozzature, potranno essere introdotti anche da noi mezzi più moderni, più funzionali, in misura adeguata, e si potrà procedere a realizzare quelle interconnessioni fra i diversi modi di trasporto di massa, di cui da tempo si parla come dell'unico rimedio per risolvere i problemi del traffico.

Il programma di potenziamento delle Ferrovie per l'anno che si è appena iniziato è stato illustrato dallo stesso Direttore Generale, ing. Bordoni, il quale, come riferisce **Il Popolo,** ha precisato che le tappe da raggiungere sono: l'intensificazione dei lavori per il potenziamento delle linee a maggior traffico; l'esordio dei « treni di gran conforto » le prime prove del simulacro della nuova locomotiva « E666 », che potrà trainare 14 carrozze a una velocità di 200 km/h.

Sul primo dei tre obiettivi indicati si è poi particolarmente soffermato **Il Sole/24 Ore,** per porre l'accento sull'importanza del completamento a breve termine delle opere sulla Milano-Piacenza e sulle linee adducenti ai transiti alpini. **Il Piccolo** ha ricordato che tra i lavori in programma è compresa la costruzione di un nuovo ponte ferroviario sulla Laguna veneta, tra Mestre e Venezia S. Lucia, per consentire il quadruplicamento dei binari fra le due stazioni. **La Voce di Calabria** si è occupata del miglioramento della rete ferroviaria jonica e dei collegamenti marittimi tra la Calabria e la Sicilia. Ancora **Il Sole/24 Ore** ha illustrato le opere che interessano la rete ligure.

Dei « treni di gran conforto » hanno parlato **Il Piccolo, La Gazzetta del Mezzogiorno, Il Fiorino** e **l'Avanti,** mentre **La Nazione, Il Mattino** e **Il Giornale di Sicilia** hanno dato risalto più che altro alla notizia che il collegamento telefonico treno-terra sarà esteso, nell'anno in corso, su decine di treni in circolazione sulla Roma-Firenze e con ogni probabilità anche sulla Napoli-Reggio Calabria.

Dei nuovi rotabili e delle altre novità in materia di parco previste per il 1973 si è occupato **Il Lavoro;** degli acceleramenti di percorrenza che prenderanno avvio col prossimo orario estivo hanno parlato **Il Gazzettino** e **La Gazzetta del Mezzogiorno.** Le agevolazioni tariffarie e le iniziative in genere in programma per quest'anno per migliorare i servizi e acquisire traffico nel settore dei viaggiatori sono state ricordate dall'**Avvenire,** da **Il Mattino** e dall'**Umanità;** dei numerosi provvedimenti varati dall'Amministrazione per contrastare la concorrenza degli altri modi di trasporto nel settore delle merci si sono occupati **Il Piccolo** e **L'Osservatore Romano.**

« Favorite dalle Ferrovie le merci in viaggio lungo » ha detto D. Labiani su **Il Sole/24 Ore**; « Anche con la propria auto il treno è di nuovo di moda » ha precisato il **Giornale di Sicilia** e **Quattroruote:** « Per vincere nebbia e ghiaccio, l'automobile sul treno ».

A tutte queste iniziative e alla ricerca, in genere, da parte delle FS di imprimere un nuovo sviluppo al trasporto su rotaia, ha concluso **Il Lavoro,** corrisponde un costante « ritorno al treno », confermato dalle cifre: il 1972 si è chiuso, nei confronti dell'anno precedente, con aumenti del 3,51 per cento nel numero dei viaggiatori, del 5,69 per cento nei viagg/km e del 6,46 nei prodotti del traffico.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

In tempi di frodi alimentari sempre più frequenti, anche i topi preferiscono cibi genuini a formaggi sofisticati: è accaduto in una stazione del Nord dove i tecnici hanno avuto un bel da fare prima di poter individuare il guasto che aveva messo fuori uso il banco di manovra. Un topo, infatti, aveva divorato la guaina di gomma di uno dei cavi di collegamento, provocando un corto circuito che aveva bloccato i segnali, interrompendo la circolazione per alcune ore. C'è da augurarsi che alla ricerca di cibi genuini i topi non scoprano altre prelibate vivande nelle apparecchiature ferroviarie!

M.G.

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

ABILITAZIONI

La durata dei corsi professionali per il conseguimento delle abilitazioni, per i Capi Stazione e Capi Gestione, sarà notevolmente ridotta in seguito ad una deliberazione approvata dal Consiglio di Amministrazione, a modifica di una precedente assunta dallo stesso Consiglio in data 26-11-1969.

In particolare i Capi Stazione e Capi Gestione saranno tenuti al conseguimento delle abilitazioni al servizio « Viaggiatori e Bagagli », « Merci », « Servizio Telegrafonico » e « Movimento », quest'ultima riservata ai soli Capi Stazione. Le abilitazioni dovranno essere conseguite durante il periodo di prova, come per il passato.

Viene abolito l'esame per le « Nozioni Generali », materia che comprendeva la conoscenza della organizzazione dei servizi di stazione e dei treni, lo Stato Giuridico, l'ordinamento dell'Azienda. Il programma del corso di abilitazione al servizio « Viaggiatori e Bagagli », comprende, infatti una parte delle « nozioni generali », quella cioè che riguarda la organizzazione dei servizi di Stazione e dei Treni e l'ordinamento della Azienda, mentre lo studio dello Stato Giuridico viene ampiamente trattato nell'esame di idoneità per la dirigenza degli impianti, esame che i Capi Gestione ed i Capi Stazione debbono superare per poter essere scrutinati per la promozione al grado superiore.

CAPPOTTO O GIACCA A VENTO - SCARPE

Il Consiglio di Amministrazione si è più volte occupato, in tema di vestiario-uniforme, dell'opportunità di fornire ai deviatori, primi deviatori e deviatori capi, il cappotto o la giacca a vento.

D'intesa con le organizzazioni sindacali fu condotta una capillare indagine tra il personale interessato dalla quale è risultato che i 2/3 hanno espresso preferenze per il cappotto mentre 1/3 per la giacca a vento. Tenuto conto di tali risultati e delle richieste avanzate dalle stesse organizzazioni sindacali, si è convenuto di prevedere la facoltà di scelta fra cappotto e giacca a vento.

La spesa di 190 milioni di lire è stata prevista per l'acquisto di scarpe ogni tre anni per altri 19.000 ferrovieri: è questo il risultato delle decisioni prese dal Consiglio di Amministrazione con la deliberazione n. 145/1972.

A seguito di tale decisione verranno fornite gratuitamente scarpe da lavoro, oltre agli agenti delle qualifiche già previste dal Regolamento per il Vestiario Uniforme, anche ai colleghi che rivestono una delle qualifiche che qui di seguito riportiamo, in ragione di due paia ogni 36 mesi:

SERVIZO MATERIALE E TRAZIONE

Manovali addetti alle manovre e scambi a terra presso gli impianti riparatori (Officine di G.R., Depositi Locomotive e Squadre Rialzo).

SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

— Operai e Manovali delle Squadre acqua addetti alla manutenzione degli impianti idrici.

— Operai e Manovali delle Squadre divisionali addetti alla saldatura rotaie lungo la linea.

SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

Dirigenti tecnici, Operai e Manovali addetti alle Zone, ai Tronchi di manutenzione, alle Squadre impianti.

SERVIZIO MOVIMENTO

— Dirigenti di stazione movimentisti utilizzati in via continuativa a posto di pianta di piazzalista negli Scali merci.

— Dirigenti di stazione movimentisti utilizzati in via continuativa a posto di pianta di Dirigente Movimento Esterno negli Scali Merci.

— Assistenti Capi e Assistenti di stazione che espletano mansioni esclusive di veicolista e Assistenti capi e Assistenti di stazione addetti all'Ufficio Schedario con esclusione dei dirigenti degli Uffici Veicoli e Schedario.

— Ausiliari di stazione utilizzati quali fattorini a posto di organico della qualifica rivestita.

— Ausiliari di stazione utilizzati in mansioni promiscue di manovra e scambi di fatica.

— Ausiliari di stazione e Manovali addetti all'applicazione e ritiro fanali di coda dei treni.

SERVIZIO APPROVVIGIONAMENTI

Manovali dei Magazzini Approvvigionamenti, regolarmente abilitati per scambi, manovre e freni, che svolgono attività relative.

Nella stessa delibera del C.d'A. è stato stabilito che ai colleghi utilizzati in qualità di motociclisti è attribuito il seguente trattamento di vestiario:

— una giacca a vento;

— un paio di calzoni impermeabili;

— un paio di guanti di pelle di colore marrone.

La giacca a vento e i calzoni impermeabili sono forniti a ricambio registrato in assegnazione individuale. I guanti di pelle con il contributo dell'Azienda e con una durata minima di 12 mesi, come già previsto dal Regolamento per il vestiario uniforme.

Nel numero di dicembre abbiamo pubblicato, per illustrare l'articolo riguardante l'Enpas, nella rubrica « E' bene saperlo », a pagina 22, una fotografia del gabinetto radiologico installato presso la Sede Centrale del nostro Servizio Sanitario.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

"Superotto" e "diacolor" al D.L.F. di Piacenza

Come accade in genere agli impianti che stanno sul confine tra un Compartimento e l'altro, Piacenza non solo sente la lontananza ed il conseguente isolamento dalla propria sede compartimentale, Bologna, ma si sente attratta verso la più vicina Milano. Il personale piacentino, specialmente quello giovane, cerca come può di togliersi dall'immobilismo e di tanto in tanto dà vita ad iniziative che, una volta scoperte, fanno restare stupiti ed ammirati.

Anni addietro citammo su « Voci » il gigantesco e perfetto plastico fermodellistico che avevamo visto nel salone di quel DLF. Ora, sempre per la spinta primaria, ma non unica, dello stesso animatore — il Ciesse sup. Bruno Fischetti, tanto alla mano, direi addirittura umile, da non accettare di essere considerato nemmeno « primus inter pares » — è sorto a Piacenza un Gruppo di cine-fotoamatori che in un subito ha raggiunto 70 aderenti, quasi tutti giovanissimi, gruppo al quale sta trattando l'adesione in blocco il « cine-club » cittadino, diremo così dei « laici » rispetto ai ferrovieri.

Mano ai pennelli, al legno, alla tela di sacco ed ai chiodi, in quella linda sala in cui stava con fatica il citato plastico, abbiamo visto un mini-palco ed una mini-cabina; ma abbiamo anche visto i primi frutti del lavoro di gruppo, la proiezione di diapositive di gran pregio con sincro-commento sonoro (parole e musica). Ben poche le durezze e le forzature — siamo appena agli inizi, no? — mentre il complesso denota risultati luminosi e potenzialità incipienti bene promettenti. Abbiamo anche visto un cortometraggio che potrebbe benissimo circolare nelle sale pubbliche, un documentario a colori sul Duomo di Piacenza, con sottofondi di organo e coro, con un commento tanto sobrio quanto puntualizzatore, con inquadrature e sequenze di tutto rispetto e suggestività.

L'impronta del cortometraggio è quella Fischettiana; ma in tanti hanno collaborato, talché all'interno del gruppo si è adescata la scintilla dell'entusiasmo appassionante e dello spirito di meditata collaborazione, in grado tale da fare fondatamente sperare in una evoluzione rapida, massiva ed artistica a tutto tondo di quella incipiente attività ricreativa e culturale ad un tempo.

Poco proclivi come siamo alle manifestazioni standardizzate e ripetitive, suggeriamo all'Ufficio Centrale del DLF di aiutare in ogni modo l'interessante caratterizzazione che il DLF di Piacenza si sta dando: non si sa mai, potrebbe saltar fuori un novello Olmi. Ma anche senza puntare ad aspettative di questo tipo, fedele alle sue finalità « erga omnes », il DLF darebbe, così facendo, un contributo di prim'ordine ad una manifestazione degna di tanti begli aggettivi, fra i quali non ultimo quello « associativo », per cui i ferrovieri piacentini si sentirebbero pienamente se stessi, ovviamente contenti di esserlo.

Aldo SENSI

Il Ministro Bozzi (foto sopra) ha visitato, unitamente al Sottosegretario Cottone e al Direttore Generale, la mostra delle opere partecipanti al « Premio di pittura Natale a Villa Patrizi », esposte nei sotterranei della Direzione Generale. Sono state premiate le opere « Albano » di Sartori, « Paesaggio » di E. Morelli e « Rosa » di Gambini.

Passo ridotto a Civitavecchia

Organizzato dal DLF di Civitavecchia il VI Concorso Intercompartimentale di Cinematografia a passo ridotto. La premiazione, preceduta dalla proiezione dei film vincitori, si è svolta presso il Cinema Royal ove era convenuto un numerosissimo pubblico di ferrovieri e cittadini, che ha applaudito calorosamente. Il Ministro dei Trasporti ha fatto pervenire agli organizzatori ed ai partecipanti il suo saluto ed augurio.

Sono risultati premiati:

1° Premio: « Il vero Natale » di Cesa de Marchi (DLF Roma)
2° Premio: « Fronte di scarico » di Bagioni (DLF Firenze)
3° Premio: « Vita a Venezia » di Pallotti (DLF C. Vecchia)

La giuria ha inoltre assegnato:

Coppa Ministro Trasporti: « Il rischio è il mio mestiere » di Acciaro (DLF Civitavecchia)
Coppa DLF Centrale: «Le acque di Stifoni» di Chiodi-Ricci (DLF Orte)
Coppa DLF Civitavecchia: « Storia di un fiume » di Minelli (DLF Foligno)

Agli altri partecipanti è stata donata medaglia ricordo.

Scambio di ospitalità Italia-Francia

Un programma di scambio individuale tra i figli dei ferrovieri verrà attuato anche per il 1973 dall'Ufficio Centrale del DLF e l'amministrazione delle ferrovie francesi. Di tali scambi possono fruire i giovani tra i 14 ed i 20 anni.

Gli interessati possono chiedere direttamente all'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario, Via Marsala, 9 - 00185 Roma gli appositi moduli di iscrizione che debbono essere restituiti compilati almeno sessanta giorni prima dell'inizio del soggiorno all'Ufficio suddetto unitamente al certificato medico e ad una fotografia. Si precisa che il Dopolavoro limita la sua attività a facilitare lo scambio e non si occupa né dell'accompagnamento dei giovani né dell'organizzazione materiale del viaggio.

Mostra etnografica curata dal DLF di Cuneo

VECCHIO PIEMONTE

Sinceramente non ho difficoltà a dichiarare che, quando ho ricevuto la gentile segnalazione del Direttore Compartimentale, di primo acchito non ho saputo sottrarmi ad un certo scetticismo sulle reali possibilità per un nostro Dopolavoro — sia pure tanto attivo e solerte quanto quello di Cuneo — di cimentarsi in un campo così poco pertinente a noi ferrovieri quale può essere la scienza etnografica.

Ma il DLF cuneense ha osato tentare l'esperimento ed a me tocca, ora, di confermare come anche in questa circostanza sia risultato vero che la fortuna aiuta sempre gli audaci.

La diligente raccolta sul « Vecchio Piemonte » (opera di un gruppo di giovani universitari di Magliano Alfieri e sistemata nell'ex Sala reale della stazione centrale) e la disamina dei vari oggetti esposti, alcuni dei quali di oltre duecentocinquanta anni fa, il loro felice accostamento, le schede descrittive particolareggiate e redatte in « patois » oltreché in lingua, la suddivisione in serie logiche degli utensili, degli strumenti e delle macchine, tutto appare disposto secondo le più attuali istruzioni museografiche.

Ma, affinché il lettore non sia indotto a pensare ad una comune cimelioteca, vorrei soprattutto esprimere cosa ho creduto di capire osservando quegli oggetti, che così efficacemente ci riproponevano un mondo ormai quasi completamente scomparso sotto i colpi del progresso tecnologico, l'immagine palpitante d'una società di uno o due secoli addietro, con i suoi sistemi, i suoi problemi, le sue passioni, il suo folklore.

E stato come leggere un interessante trattato di morfologia sociale sugli usi e sui costumi della gente contadina della Langa e del Monferrato. Il quadro, che rappresenta quel caratteristico tipo di civiltà rurale e montana, si compone a gradi e si identifica, infine, in un vero e proprio lavoro antropologico di ragguardevole livello.

Zoccoli e vestiti, giochi e culle per bambini, alari e molle, i vari procedimenti di riscaldamento e di illuminazione, gli strumenti per preparare, consumare e conservare il cibo, lo studio del filato e della tessitura, con l'esposizione di numerosi campioni di fusi, bozzolatrici, canocchie, filatoi, telai, rocchetti e navette.

Ma è soprattutto il lavoro, la dura fatica della terra, il fatto saliente che costituisce la realtà viva e primaria di tutta quella società, in cui d'altronde il contadino faceva anche, di volta in volta, il fabbro, il maniscalco, il muratore, il carpentiere, il sarto, il calzolaio, il falegname, l'impagliatore, il commerciante, il trasportatore.

Numerosi sono quindi gli attrezzi e le macchine esposti ,allora usati per i tanti mestieri, e troppo lunga sarebbe l'elencazione degli arnesi, di varie dimensioni o forme, che rappresentano la tecnomorfologia di allora, cioè l'insieme dei rapporti tra la tecnica ed il suolo o fra il suolo e le tecniche: tutti gli oggetti, però, invariabilmente denotano l'ingegnosità dell'invenzione ed i caratteri peculiari di tale ingegnosità.

Il contadino o l'artigiano di quel tempo svolgeva pure i suoi piccoli necessari commerci, ed al riguardo alcune misure dell'epoca — fra cui la famosa « pinta » napoleonica, ancora in auge in tutto il Piemonte — rendono un'efficace testimonianza.

Così come i corni, le conchiglie e i rudimentali mortaretti, che servivano a segnalare i pericoli da un villaggio all'altro o da un cascinale all'altro, fanno intravvedere una embrionale organizzazione di solidarietà sociale.

Alcuni oggetti ed arredi sacri, infine, ci danno la misura di un notevole estro artistico e di una solida religiosità.

Una parola di plauso sinceramente spetta sia agli organizzatori della Mostra sia ai volenterosi giovani di Magliano, che ne hanno permesso l'allestimento.

Renzo MARELLO

Concorso della sicurezza 1972 - I risultati

L'estrazione dei premi abbinati alle Carte della Sicurezza distribuite in occasione della 4ª Campagna Internazionale, è avvenuta nello scorso mese di dicembre presso la Officina Materiale fisso di Pontassieve. I cinque premi, uno da L. 100.000 e quattro da 50.000 lire sono stati assegnati ai seguenti numeri corrispondenti a carte della sicurezza. In base alle norme del concorso i proprietari delle carte estratte avranno diritto al premio solo se in possesso delle carte stesse. Ecco i numeri estratti:

1°	173704	(Servizio Lavori)	L. 100.000
2°	123690	(Servizio Trazione)	» 50.000
3°	027234	(Servizio Movimento)	» 50.000
4°	025631	(Servizio Movimento)	» 50.000
5°	118017	(Servizio Trazione)	» 50.000

BINARI NEL MONDO

Le ferrovie statali norvegesi hanno recentemente messo in servizio una nuova carrozza self-service e bar. La carrozza consente di servire 48 passeggeri ai posti a sedere.

FRANCIA: Parigi-Lione in turbotreno entro 7 anni?

Il Ministro dei Trasporti francese ha recentemente dichiarato che entro cinque-sette anni potrà essere realizzata la nuova linea ad alta velocità Parigi-Lione interamente esercitata a turbotreni. Si tratta di un investimento molto importante perché la costruzione della nuova linea e del relativo materiale è prevista in circa 3 miliardi di franchi (360 miliardi di lire circa), di cui due miliardi per gli impianti e uno per il materiale (che sarà costituito da un'ottantina di turbotreni TGV001). Ma una volta effettuata questa spesa i costi di esercizio, che batteranno quelli di tutti i concorrenti unitamente alla notevole velocità ed alla sicurezza del trasporto dovrebbero assicurare entrate assai elevate. Il costo di un turbotreno non dovrebbe essere superiore ai 13 milioni di franchi. Ciò consentirà anche prezzi e prestazioni sufficientemente economiche, così da essere accessibili alla più vasta clientela.

GERMANIA: in 25 giorni il giro del mondo

Una locomotiva elettrica delle Ferrovie Federali Tedesche ha battuto recentemente un nuovo record: in un mese ha percorso 50.251 km, coprendo in meno di 25 giorni una distanza uguale al giro del mondo. La locomotiva ad alta velocità ha realizzato una media giornaliera di 1.621 km.: il che corrisponde ad una marcia ininterrotta ad una media di 67,5 km/h.

GIAPPONE: « luna di miele » ferroviaria

Su richiesta di numerosi viaggiatori, le ferrovie nipponiche hanno deciso di mettere in circolazione vetture di tipo nuovo destinate a treni speciali chiamati « luna di miele », riservati ai viaggi di nozze. Il nuovo servizio condurrà gli sposi novelli da Tokyo a Osaka verso l'isola di Kyn-Shu, nel nord ovest del Giappone, regione che è la meta tradizionale degli sposini giapponesi. Le nuove carrozze saranno composte da sei compartimenti comprendenti ciascuno due letti, un armadio, una tavola, un divano e una poltrona.

INGHILTERRA: l'addio della « Freccia d'Oro »

Dalla fine dello scorso anno la « Freccia d'oro » non circola più tra Londra e Parigi: il celebre treno pullman che ha assicurato una relazione quotidiana tra le due capitali per più di 45 anni, è stato ritirato dal servizio. Tra Londra e Dover è stato rimpiazzato con un treno « intercity » di tipo standard. Così anche lo speciale traghetto (l'Invicta) che lo trasportava è ora andato a riposo ed infine il corrispondente treno francese ha mutato la propria denominazione. Tutto ciò non significa però che sia diminuito il numero dei viaggiatori tra la Gran Bretagna e la Francia, che anzi esso risulta in notevole progresso.

Il fatto è che il pubblico, specie in questi ultimi anni, sembra aver cambiato decisamente gusto e di preferire alle vecchie classiche vetture pullman le nuove e più razionali vetture moderne. Messo in servizio il 15 maggio 1929 la « Freccia d'oro » era l'ultimo treno pullman che circolava nel sud dell'Inghilterra: è una pagina di storia delle ferrovie che viene definitivamente girata.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

(segue da pagina 2)

in servizio avevo 17 anni e 7 mesi di età perché sono nato il 16 febbraio 1925).

Nicola Scorrano - *Staz. di Bari C.le*

● *Il periodo precedente al passaggio a ruolo è valutato per metà se effettuato nella posizione di avventizio straordinario o contrattista.*

Vi sono poi disposizioni diverse la cui applicabilità si può rilevare soltanto da un attento esame della pratica personale.

Comunque il servizio svolto prima del compimento del 18° anno di età non viene in nessun caso calcolato

MEGLIO PRIMA CHE POI

Cara Voci della Rotaia,

agli Alunni ex contrattisti è stata riconosciuta una maggiore anzianità nel ruolo di appartenenza di tre anni, con vantaggi economici non trascurabili.

Perché il beneficio è limitato agli ex contrattisti e non a tutti gli Alunni, compresi quelli provenienti da pubblici concorsi?

Nessun demerito per gli ottimi colleghi, ma nemmeno per chi iniziò la carriera, come loro, da Alunno, ma vincendo un pubblico concorso.

Per un gruppo interessato

M. Pinzauti

● *L'art. 29 della legge 40 e l'art. 26 della legge 775 contemplano soltanto il riconoscimento del servizio fuori ruolo. Coloro che sono venuti da un concorso esterno hanno, purtroppo per loro, una posizione giuridica chiara e rigida allo stato delle cose non suscettibile di revisioni.*

Ma anche noi ci auguriamo che prima o poi — meglio prima che poi — questa situazione venga sanata.

TABELLE DI CODA

Egregio Direttore,

recentemente su « Voci » è stata pubblicata una lettera in merito al fanale di coda lampeggiante con relativa tabella.

La sua risposta lascia un po' perplessi; probabilmente non è stato compreso il succo della domanda. Perciò mi sia consentito riprendere nuovamente l'argomento. In sostanza si riduce tutto a questo: non è che si voglia mettere i fanali lampeggianti sempre al posto della tabella; però, quando ci sono due fanali lampeggianti non occorrerebbe mettere anche la tabella.

Perciò, di giorno, sulle linee nelle quali occorre la segnalazione notturna, i due fanali lampeggianti, a striscie oblique bianco-rosse dovrebbero essere più che sufficienti.

Da Lei, quindi non chiedo una risposta specifica, ma invece un suo interessamento presso il Servizio Movimento affinché venga chiarito o stabilito con una Circolare, che « quando in coda vi siano due fanali lampeggianti, non è necessario esporre anche la tabella ».

Osti Renato - *DPV (Bolzano)*

● Ecco la risposta dello stesso Direttore del Servizio Movimento cui va il nostro vivo ringraziamento per l'interesse che da sempre dedica a « Voci ».

« La proposta, concettualmente interessante ed attuabile, comporta sensibili modifiche alla vigente normativa, modifiche che verranno sottoposte al parere della competente Commissione Regolamenti d'Esercizio e, se approvate da questa e da tutti i Servizi interessati, saranno poi portate a conoscenza del personale con apposito Ordine di Servizio ». (Ing. Polcari).

INQUIETUDINE TRA I NEO-GESTORI

Egr. Sig. Direttore,

siamo un gruppo di Gestori e vorremmo, se possibile, delucidazioni su quanto segue.

Siamo stati assunti nel Compartimento di Torino tra la fine di aprile e l'inizio di maggio 1972 e contemporaneamente trasferiti ai nostri Compartimenti (R.C. - BA - NA), con la sola eccezione che avremmo dovuto frequentare (in trasferta) il corso professionale a Palermo. Dal capoluogo siciliano siamo stati subito inviati a Messina dove nella prima decade di agosto abbiamo ultimato gli esami di abilitazione. Durante la permanenza a Messina abbiamo spesso ricevuto la visita del Direttore del corso al quale verso la fine di luglio abbiamo chiesto: « Che ne sarà di noi una volta ultimato il corso? »; la risposta è stata semplice e dubitativa: « forse resterete in Sicilia per un mesetto per far sfogare i riposi e i congedi ai colleghi anziani ».

Siamo già in dicembre e ancora ci troviamo in Sicilia a fare 10 giorni in un posto, 10 in un altro. Molti altri colleghi li hanno inviati nel Compartimento di Milano. Qualcuno di noi ha già superato i 5-6 spostamenti.

Durante questa permanenza si è cercato di poter sapere la nostra situazione e scarsissime e vaghe sono state le risposte alle nostre domande. Pochi giorni addietro abbiamo sentito dire che facciamo parte dei *volani* e che dobbiamo andare dove l'Azienda ne ha bisogno o per dire meglio dobbiamo fare i tappabuchi.

Quando abbiamo fatto la domanda abbiamo accettato l'art. 12 ovvero che per 5 anni l'Azienda non avrebbe preso in considerazione eventuali nostre domande di trasferimento. Forse questo art. 12 vuol significare fare i nomadi: ieri lì, oggi qui, domani... chi lo sa?

Molti di noi sono sposati, alcuni con dei figli a carico, altri (ed è peggio) in attesa del primo.

Cosa vogliamo sapere?

1) se è umano che uno si porti dietro la famiglia o peggio la moglie incinta nei continui e momentanei spostamenti?

2) cosa vuol dire esattamente « volano »?; per quanto tempo l'Azienda può imporci di fare questa vita?; non avrebbero dovuto informarci di tutto questo prima dell'assunzione? Forse qualcuno di noi non avrebbe lasciato il primitivo impiego per fare questa vita.

Facciamo presente che alcuni di noi hanno fatto da molti mesi domande di rientro ai rispettivi Compartimenti (anche loro bisognosi di gestori) e fino al momento nessuna risposta. Perché non rispondere anche se negativamente?

Precisiamo che nelle nostre lettere di assunzione non figurava la nostra attuale posizione.

Abbiamo speranza di rientrare ai nostri Compartimenti con l'arrivo dei nuovi assunti? (coloro che hanno fatto il concorso il 22.10.72). Ma quando arriveranno?

Pezzano Marcello - Reggio Calabria (e altre firme).

● *Quesiti analoghi sono stati posti e riteniamo sia utile puntualizzare la questione.*

Innanzitutto si deve precisare che i colleghi cui rispondiamo sono stati assunti a Torino e — caso abbastanza raro per la nostra Azienda — sono stati accontentati « subito » in relazione alla loro aspirazione di essere trasferiti ai Compartimenti di appartenenza.

Il loro trasferimento resta quindi valido a tutti gli effetti ed, infatti, ora sono considerati in missione.

Concordiamo sul fatto che è certamente spiacevole andare in giro per mesi. Ma come fare allora per coprire dei posti di pianta temporaneamente vacanti?

L'Azienda potrebbe trasferire i nostri colleghi a Palermo o a Messina. Non lo fa, proprio perché vuole cercare di accogliere le « umane » aspirazioni di ciascuno. Ma se è costretta ad utilizzare un certo numero di agenti nel Compartimento di Palermo, cosa dovrebbe fare?

Bandire un altro concorso? Lo ha fatto (quello del 22.10.72).

In attesa di immettere i nuovi assunti nelle funzioni, utilizzare altro personale con il trattamento ad esso più favorevole evitando il trasferimento? Lo ha fatto, inviando in missione (che è trattamento più favorevole sotto il profilo economico e più umano perché evita il trasferimento) il personale necessario a coprire i posti di pianta vacanti.

Adesso, si tratta di aspettare che i nostri giovani colleghi (quelli del concorso di ottobre) siano in grado di assumere regolare servizio.

Presumiamo che ciò avvenga a fine aprile e così i nostri colleghi di Reggio, Bari e Napoli, (nonché tutti gli altri) potranno raggiungere « definitivamente » la ambita residenza.

"VOCI" E B.N.C. PER IL 1973
Tanti premi per voi e per i vostri figli

Abbiamo sotto gli occhi centinaia e centinaia di lettere, specie di ragazzi, che esprimono consensi per le nostre iniziative dello scorso anno in particolare per la concessione delle borse di studio e per i premi vacanze. Mentre porgiamo a tutti il nostro affettuoso « grazie » assicuriamo i nostri abbonati che le stesse iniziative saranno riprese e ulteriormente migliorate per il 1973.

Ne beneficeranno tutti i nostri abbonati che sono anche soci della Banca (basta possedere una quota di capitale di L. 1.000) e nel contempo o correntisti o assicurati. Ecco i premi che saranno assegnati nel 1973:

— premi risparmio per 10 milioni ai figli degli abbonati che avranno frequentato col migliore profitto la 4ª elementare nell'anno scolastico 1972-73.

— premi per viaggi, crociere e soggiorni per due persone in località turistiche;

— premi in denaro in occasione della Giornata del Ferroviere a coloro che si saranno segnalati per lodevole comportamento in servizio e fuori;

— premi in denaro a quanti si saranno distinti nella ricorrente campagna per l'acquisizione di nuovi abbonati al periodico.

Chiunque voglia contribuire alla nostra campagna abbonamenti può mettersi in contatto coi redattori compartimentali di « Voci » (il numero telefonico è nelle pagine di Tutta Rete) che provvederanno poi a segnalare i loro nominativi alla Redazione Centrale per la concessione dei premi.

La nostra opera di proselitismo deve essere svolta soprattutto tra i ferrovieri delle nuove leve. Il Periodico può costituire per loro un prezioso strumento per inserirsi nell'Azienda per conoscerne le strutture e l'organizzazione e, nello stesso tempo, per integrarsi nella nostra grande comunità umana.

Mentre porgiamo il nostro « grazie » a quanti vorranno collaborare con noi nella nuova Campagna di diffusione, rivolgiamo un caldo saluto a tutti coloro che nel corso del nuovo anno diventeranno nostri abbonati.

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC tutto è più semplice, sbrigativo, sicuro: si spende di meno, il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli perché la polizza comprende anche la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, telefono 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Via Fieschi, 8 tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Piazza IV Novembre (Staz. Centrale), tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Piazza Florio, 18/20, tel. 218309 - **REGGIO C.:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - **ROMA Ag. A:** Via Gioberti, 23 tel. 480346 - **ROMA Ag. B:** Via Barberini, 11, tel. 461337 - **ROMA Ag. C:** Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza G. Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terra S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25/27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Leo Vitalini
Tel. 3131

● **Il giorno 22 dicembre** u.s., nei locali degli Uffici del Deposito Locomotive di Ancona, alla presenza delle maestranze e di una numerosa rappresentanza di tutto il personale dell'Impianto, è stato rivolto un commovente indirizzo di saluto al Capo Deposito Sovrintendente Justini Cav. Giampietro, in procinto di essere collocato a riposo per limiti di età, da parte del Capo Ufficio Materiale e Trazione Ing. Filippo Manunza, il quale ha elogiato le sue particolari doti di capace ed intelligente Dirigente, tracciando una breve sintesi del suo lungo ed encomiabile curriculum ferroviario.

Nel corso della cerimonia, al Capo Deposito Justini è stato offerto da parte del personale un magnifico dono ed un bellissimo mazzo di garofani, quaranta per l'esattezza, a puntualizzare ogni anno di servizio prestato con tanta abnegazione.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **A Cisternino** è stato inaugurato il «Presepe fra le rotaie» alla presenza del Sindaco e della Giunta, del Vescovo di Monopoli e Conversano, del Rettore dell'Università di Lecce on. Codacci Pisanelli, di numerose Autorità del comprensorio dei Trulli e dell'ing. Saya in rappresentanza del Direttore Compartimentale. L'artistico presepe è opera dei nostri ferrovieri ai quali va il plauso più sincero.

● **La festa del pensionato**, una manifestazione che si consolida di anno in anno, si è ripetuta al DLF di Bari nei locali del Cinema Lucciola. E' stata l'occasione per rivedere vecchi amici e per augurare loro lunga pensione. Erano presenti il Presidente del sodalizio rag. Sardoc col Consiglio Direttivo, l'ing. Candiloro in rappresentanza del Direttore Compartimentale e numerosi funzionari e ferrovieri oltre a tanti pensionati.

● **Rita Olivieri**, la gentile figliuola del Titolare di Potenza Superiore C.S. Sup. Pio, ha raccolto un meritato successo ed un lusinghiero consenso di critica nelle Mostre personali allestite a Bologna ed a Potenza, dove i ricordi dell'infanzia trascorsa nell'antica terra di Lucania erano i motivi predominanti delle sue significative opere. «Voci» si congratula ed augura tappe fulgenti alla giovane artista.

● **La laurea** hanno conseguito brillantemente: il C.P.V. Gerardo Geruzzi, dell'Ufficio Movimento, in agraria; Francesco, figlio dell'Assistente Capo Felice Bruno di Barletta, in economia e commercio. Ad entrambi le nostre sincere congratulazioni.

● **La cicogna** ha allietato la casa dell'Assist. Tommaso Paradiso di Bari con l'arrivo di Angela Silvia: auguri.

● **Il C.S. sovrintendente** prof. dott. Giovanni Ricchiuto, dell'Ufficio Movimento, ha lasciato l'Azienda per dedicarsi all'insegnamento nelle scuole medie, avendo a suo tempo superato gli esami di Stato per la cattedra di lingua e letteratura francese. Al valente collega auguriamo buon lavoro e tante soddisfazioni nell'ambito della Scuola.

● **Segnaliamo** il generoso gesto di altruismo compiuto dall'Operaio Qualif. IE di Barletta Vincenzo Lacavalla che ha donato volontariamente e gratuitamente il proprio sangue per un caso di urgente necessità.

● **Vincenzo Polignano**, Segretario dell'Ufficio Ragioneria, ha superato brillantemente gli esami di terzo grado che lo hanno abilitato all'insegnamento dell'esperanto. Congratulazioni al bravo collega esperantista.

● **Sono andati in pensione:** l'Ispettore P.le dr. Alfredo Pepe, dell'Ufficio Ragioneria; lo Ispettore Capo dr. Giuseppe Carone, dell'Ufficio Commerciale; il Capo Tecnico Superiore della linea Giuseppe Loiacono, del Tronco di Barletta; il 1° Deviatore di Bari C.le Nicola Labianca. Nel corso di simpatiche cerimonie i neo pensionati sono stati festeggiati da numerosi amici e colleghi. A tutti il nostro augurio di lunga e serena pensione.

● **La nostra solidarietà** alla famiglia del Commesso Capo Michele Fracchiola, per lunghi anni autista del Direttore Compartimentale ed immaturamente scomparso a circa un anno dal suo volontario collocamento a riposo: sincere condoglianze.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Il Direttore** Compart.le ing. Greco ha consegnato i premi che per il secondo anno «Voci» e la B.N.C. congiuntamente mettono a disposizione di dipendenti che si siano particolarmente distinti per la diffusione del periodico aziendale o per rilevanti meriti di altra natura. Per la prima motivazione sono stati premiati il cav. Dante Pettazzoni, CS. Sup. tit. di Crevalcore; il Segr. Danilo Berlini dell'O.L. di Rimini; il CPV Sup. Antonio Frattolillo del DPV Bol. C.le; l'Appl. Capo Nello Guidetti dell'8ª Zona IE; il CG. Sup. Mario Maccanelli di Parma e chi scrive. Per le attività extraferroviarie è stato scelto Oberdan Loccarini, Op. spec. O.TE, il quale da lunghi anni dedica il proprio tempo libero ai malati, svolgendo tra l'altro le mansioni più umili e faticose sui «treni violetti» per Lourdes e Loreto. Sono stati altresì scelti gli Ass. St. Vittorino Bellotti e Sergio Forni ed il Man. Pericle Pradella, i quali, in stazione di Poggio Rusco, hanno prestato le prime cure ad un operaio folgorato da una scarica elettrica, cure che sono poi state riconosciute determinanti per la rianimazione e la salvezza dell'infortunato stesso. Manca lo spazio per descrivere quest'ultimo episodio che ha aspetti altamente emozionanti, come quello del dovere operare prontamente e con ogni vigore sul colpito il quale, per reazione alla scarica, era percorso da un tremito violento ed irrefrenabile che lo faceva sussultare sulla ghiaia, spostandosi di un paio di metri; con le dita, morsicate ben bene, e con schegge di traversa, i soccorritori facevano di tutto per tenergli aperta la bocca e tirargli fuori la lingua che tendeva a soffocare l'epiglottide. In una col più vivo compiacimento verso quei tre bravi giovani, riportiamo qui la loro raccomandazione affinché gli impianti dell'esercizio e le squadre di lavoro siano dotate dei «tira-lingua», i quali consentirebbero un ben più alto numero di salvataggi in simili frangenti.

● **Binario 10.** Guido Pelliccioni, Contr. Viagg. Sup., Capo Gr. Controllori di Bologna, ha avuto la gioia di vedere il figlio Mario laurearsi brillantemente in ingegneria elettronica. Vive felicitazioni ad ambedue.

● **Dopo 37 anni** di encomiabile servizio, ha lasciato l'Azienda il Dev.Capo Adolfo Cagnacci. I tanti che hanno lavorato con lui, lo ricorderanno a lungo per la sua serietà e precisione, nonché per la dedizione, la competenza ed anche la generosità con cui ha insegnato ai giovani i segreti del mestiere. Fra gli auguri di ogni bene, i colleghi di lavoro tengono ad esprimergli quello di stare in buona salute, al fine di essere sempre in grado di andare sugli spalti degli stadi per tifare per il Bologna.

● **Il Gruppo Fermodellistico** Bolognese ha celebrato la festa sociale annuale, cominciando con un omaggio ai ferrovieri caduti (visita al parco rimembranze e S. Messa nella Basilica di S. Antonio), soffermandosi in un allegro e sapido pranzo conviviale, ed intrattenendosi poi piacevolmente davanti a cineproiezioni ferroviarie e fermodellistiche nonché davanti al plastico sociale in corso di avanzata costruzione. Come tutti i Sodalizi altamente specializzati, il G.F.B. è un gruppo sereno, affiatato e molto amico delle Ferrovie, gruppo al quale esprimiamo tutta la nostra simpatia.

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il mollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattuto nella partee che concerne l'indirizzo.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Gli studi:** Adriana Tripolitano, figlia del Capo Personale Viaggiante Superiore Cosimo, Titolare del Deposito di Sassari, si è laureata brillantemente in Economia e Commercio presso l'Università di Messina discutendo «L'applicazione dell'I.V.A., come sicuro contributo all'ordinato sviluppo dell'economia ita-

liana nell'ambito del Mercato Europeo Comune ». Alla neo-dottoressa e al suo papà i nostri rallegramenti.

● **Rallegramenti anche** a Giuseppe Cappicciola, figlio del Segretario Tecnico Superiore Antonio dell'Ufficio Trazione, per la conseguita maturità scientifica e per l'iscrizione al 1° anno della facoltà d'ingegneria presso l'Università Cagliaritana ed a Mario Fois, figlio di Antonio, ex Capo Tecn. Sup. di Cagliari, laureatosi in medicina e chirurgia presso l'Università di Cagliari.

● **Anselmo Madau,** Macchinista di 1ª classe del Deposito Locomotive di Cagliari, è stato collocato in quiescenza. Al momento del commiato, visibilmente commosso, ha ricordato ai colleghi la paziente opera svolta in qualità di distributore presso il Deposito Locomotive. Al simpatico Anselmo buona pensione!

● Buona pensione rivolgiamo egualmente all'Op. Qualificato Attilio Porceddu, alla Guardiana del 4° tronco lavori Filomena Onnis, al Macchinista Antonio Geraci, all'Operaio Spec. Gino Carta, all'Op. Qualificato Regino Tirotto del Deposito Loco/ve di Cagliari e al Capo Treno Giuseppe Garau del Deposito Personale Viagg. di Sassari.

● **Anche il Capo** della Sezione Patrimoniale dell'Ufficio Lavori dott. Salvatore Mameli è stato collocato in quiescenza. In molti anni di fecondo servizio si era circondato di stima e di amicizie, dimostratesi vere e solide, con la collaborazione nel lavoro non solo dei propri dipendenti ma anche dei colleghi degli altri impianti ed uffici. Al valente funzionario, neo-pensionato, vadano i nostri saluti e gli auguri di tutti per una lunga e meritata pensione, mentre ai colleghi geometri Mario Succa e Antonio Caredda, subentrati nell'incarico della Dirigenza dei Reparti buon lavoro!

● **Giorni Felici** per il dott. Giovanni Labriola, per Giuseppe Manca, Antonio Di Domenica, Giovanni Battaglia, Ennio Pinna promossi tutti a Capo Stazione Superiore, per Salvatore Sabatino promosso Capo Gestione Superiore, per il sig. Giuseppe Cappicciola e signora, genitori del Segretario Tecn. Sup. Antonio, in occasione del 54esimo anniversario delle loro nozze, ed al Capo Stazione Benito Culotta, trasferito di recente nella sua Palermo.

Marcia Nuziale per la Dottoressa Ambra De Carlo, figlia diletta del Macchinista Ercole, e per l'Ing. Franco Nateri, sposi nell'artistica chiesa dedicata a San Saturnino in Cagliari; per il Capo Stazione di Sassari Vito Silvestro e per la sig.na Anna D'Angelo nella chiesa di San Giuseppe in Raganzili (Trapani), per l'Applicato Teresa Congestri e per il rag. Roberto Milanetti nella Chiesa dei Santi Giovanni e Paolo in Roma, per il geom. Vincenzo Vessichelli, Segretario Tecnico del Reparto Lavori di Benevento, e per la sig.na Erminia Picciau, figlia dell'Applicato Giovanni dell'Ufficio Lavori, sposi nella suggestiva cappella di Stella Maris a Torregrande in Oristano. Alle novelle coppie le felicitazioni di « Voci ».

● **Assunti da poco**, già sono in preparazione per conseguire le prescritte abilitazioni nove Assistenti di Stazione. Essi sono: Anna Paola Maddaloni, Giorgio Camboni, Anna Paola Casula, Giovanni Aduni, Mario Oppes, Gabriella Pacini, Teresa Cellina Solinas, Gino Welish e Giovanni Basilio Pisu, a cui diamo il benvenuto tra noi!

● **Fuori sacco** dal Personale Viaggiante: Mario Bacconi è il nuovo Capo Personale Viaggiante Titolare di Cagliari; Pier Paolo Scognamiglio è stato assunto quale Conduttore ed è stato preso in forza dal D.P.V. di Sassari; Francesco Solinas, Capo Treno, in quiescenza per effetto della Legge 336/1970; Ivo Mori è stato trasferito da Trieste a Sassari per il periodo di esperimento da Capo Personale Viaggiante; Pietro Pau dal Sottocentro D.P.V. di Oristano trasferito a Cagliari perché vincitore del concorso di Assistente di Stazione ed infine due tristi notizie riguardanti la morte a seguito di malattia dell'Ausiliario Viaggiante Giovanni Paba e quella accidentale fuori servizio del f.f. Ausiliario Viaggiante Giuseppe Francesco Fadda del D.P.V. di Sassari.

● **Il Gestore 1ª classe** Pietrino Cazzari e la insegnante Francesca Pinna hanno coronato il loro bel sogno d'amore nella chiesa di San Giorgio della natia Pozzomaggiore. Auguroni.

● **Cicogna Express**, affollatissimo questa volta. Sono nati: Cristiana Molinari dell'Operaio qualificato Sergio, Miguel Vallascas del Manovale specializzato Sergio, Romina Lintas del Manovale specializzato Salvatore, Tiziana Staico del Capo Tecnico Sergio, Angelo Cacciuto del Capo Tecnico Guerino, Giulio Scalas dell'Applicato Sergio, Roberta Costantino del Capo Stazione Michele, Manuela Sanna del Capo Gestione Celestino e Pietro Testa primogenito del Segretario Mario. Ai bimbi ed ai rispettivi genitori le nostre felicitazioni!

● **A Bonarcado** (Cagliari), nella bella chiesetta di San Romualdo l'Assistente di Stazione Giovanni Pisu e la Signorina Amelia Piras hanno pronunciato il fatidico sì. Auguroni d'ogni bene da « Voci ».

FIRENZE
Serv. Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **E' nata** Silvia Di Vincenzi, figlia del p.i. Renato, Segretario Tecnico Superiore dell'Ufficio 6°. Rallegramenti ai genitori ed auguri vivissimi alla piccola Silvia.

● **Rallegramenti** all'ingegner Dario Bonfiglioli, Ispettore dell'Ufficio 6°, ed alla sua gentile consorte per la nascita di Elisabetta. Un augurio particolare alla piccola Elisabetta.

● **Hanno coronato** il loro sogno d'amore. Stefano Taddei, nostro collega dell'Ufficio 1°, e Simonetta Bernocchi. Le nozze sono state celebrate nella chiesa di S. Maria a Marignolle. Dopo un primo viaggio a Napoli, i giovani sposi sono partiti alla volta di Vienna. Auguri vivissimi.

● **Nella chiesa** di S. Francesco e S. Chiara di Montughi, sono stati uniti in matrimonio Giuseppe Covani, dell'Ufficio 1°, e Daniela Della Scala. Agli sposi, partiti dopo la cerimonia per un bel viaggio sulle Dolomiti, un fervido augurio di felicità.

● **Si è brillantemente** laureato in geologia, presso l'Università degli Studi di Firenze, Giuliano Gabbani, figlio del collega Luciano. La tesi, dal titolo « Studio dei terremoti in relazione alle condizioni astrofisiche », è stata discussa con il professor Giuseppe Tagliaferri. Rallegramenti ai genitori ed auguri al neo dottore.

● **Roberto Berti,** figlio di Antonio Segretario Superiore del Controllo Viaggiatori e Bagagli, si è laureato in Scienze biologiche presso l'Università degli Studi di Firenze, riportando la votazione di centodieci e lode nonché la stampa della stessa tesi di laurea. Auguri vivissimi al neo dottore e rallegramenti al collega Antonio Berti.

● **Un augurio di buon** lavoro a due nuovi assunti alla Sede Centrale, periti industriali Giuseppe Valdarno e Michelangelo Delfino, idonei al concorso per Segretari Tecnici.

● **Hanno lasciato il servizio** per collocamento a riposo il Segretario Tecnico Superiore di 1ª cl. Nello Tinelli, il Segretario Tecnico Superiore Elio Fontani e l'Applicato Capo Rolando Fanfani. Auguri di tanto benessere. Il Cavalier Luigi Enrico, perito industriale e Capo Tecnico Sovrintendente dell'Ufficio 4°, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Dopo i primi anni dall'assunzione, trascorsi ai depositi locomotive di Asti, Cagliari e Mantova, l'Enrico venne trasferito qui alla Sede Centrale con l'incarico di seguire, come dirigente tecnico, i lavori delle allora nascenti automotrici. Al Cav. Enrico i nostri migliori auguri.

● **E' stato insignito** della Croce di Cavaliere della Repubblica il collega Pasquale Striano, Segretario Superiore dell'Ufficio 1°. Per la meritata onorificienza, porgiamo al neo-Cavaliere i più vivi rallegramenti.

● **L'ingegner Bruno Pradella,** recentemente promosso Direttore Compartimentale, ha assunto la Direzione Compartimentale di Venezia. All'ingegner Pradella, che per molti anni è stato fra noi quale Capo dell'Ufficio 1° del Servizio Trazione, i rallegramenti vivissimi di tutto il personale e di « Voci della Rotaia ».

● **L'immatura scomparsa** dell'ingegner Attilio Gasbarri, Ispettore Capo Superiore e Capo dell'Ufficio 5°, ha destato viva commozione soprattutto qui alla Sede Centrale, dove l'ingegner Gasbarri era apprezzato per le sue qualità di uomo e di tecnico. Le nostre profonde condoglianze alla moglie, signora Lucia, ai figli ed altri familiari.

FIRENZE

Redattore:
Alberto d'Errico
Tel. 2301

● **Una folta schiera** di concorrenti ha partecipato al quindicesimo Concorso Fotografico indetto fra i soci del Dopolavoro Ferroviario di Firenze; sono state presentate 126 opere in bianco e nero e 93 in diacolor.

A conclusione della manifestazione la giuria, composta dalla pittrice Marisa Bravo Velez, dal fotografo Giuliano Viliani e dall'editore Giampaolo Bonechi, ha proceduto alla formulazione della graduatoria dei vincitori.

Si trascrivono qui di seguito i nominativi dei concorrenti meglio classificatisi.

Per la sezione bianco e nero: 1° Luigi Micheli; 2° Stefano Saccardi; 3° ex aequo Alberto Ugolini; 4° Alberto Franci. Per la sezione diacolor: 1° Danilo Toti; 2° Mario Camici; 3° Alberto Ugolini. Per la sezione racconto fotografico: 1° Danilo Toti; 2° Silvano Ponti; 3° Piero Pini.

I premi speciali per il soggetto ferroviario sono stati assegnati a Mario Ghignola, a Carlo Bichierai e ad Ademaro Tocci.

● **I migliori auguri** ai seguenti colleghi collocati a riposo: Manovratore Capo Alfredo Leolini, di Siena; Capi Trento Angelo Cortopassi, di Lucca e Lido Luci, di Livorno; Capo Personale Viaggiante Superiore Raffaello Boccolucci, di Pistoia; 1° Deviatore Giovannino Cantini, di Pontassieve; Manovale Specializzato Paolo Gheri, di Firenze; Aiuto Macchinista Marino Papi, di Livorno; Operaio dell'Armamento Silvio Fiorentini, di Viareggio; Commesso Capo Rutilio Incerti, dell'Ufficio I. E. Firenze; Operai Specializzati Dante Mezzani, dell'Ufficio I. E. di Firenze, Pasquale Manfroci, di Grosseto e Virgilio Sacchetti, di Arezzo; Tecnico I. E. Eugenio Frullini, di Firenze.

● **E' scomparso** improvvisamente l'Operaio Specializzato Dario Tanganelli, dell'Officina Motori.

Ai famigliari sentite condoglianze.

● **Si è spento a Pisa** il 2-12-1972 in seguito ad una grave malattia che lo ha in pochi mesi inesorabilmente troncato, il Dr. Antonio Parducci che per tanti

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

anni diresse l'Ispettorato Sanitario di Pisa.

Da pochi anni in pensione per raggiunti limiti di età, si manteneva ancora affettuosamente in contatto con il suo vecchio ufficio e ancora pochi mesi orsono, già gravemente malato, aveva voluto essere presente alla riunione tenutasi per salutare il suo successore prof. Lentini che lasciava l'ufficio di Pisa per andare a dirigere quello di Bologna.

Quanti lo hanno conosciuto, semplice, umano con tutti, come è nella missione del medico, ne ricordano oggi la figura con la tristezza che sempre accompagna la scomparsa delle persone umili e buone.

● **La casa dell'Operaio** Specializzato Lido Innocenti, dell'Officina Motori, è stata allietata dalla nascita di Simone.

Vivissimi auguri al neonato e felicitazioni ai suoi genitori.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **A Novi Ligure** lieto commiato per il Capo Deposito PV Superiore Giorgio Rizza che lascia il servizio usufruendo della legge 336. Commosso ricordo dei tanti anni trascorsi col personale dei treni, da parte del Dott. Cavanna Capo della Prima Divisione. Presenti i colleghi di tutti i Depositi PV ed il Capo Riparto Sig. Chesi. Un televisore per ricordo, nel quale, il collega Rizza, ha detto, vedrà volentieri il viso degli amici che lascia. Glielo auguriamo di buon grado e ciò per tanti anni. Lo sostituisce il Capo PV Superiore Paolo Scotto al quale auguriamo un cordiale « buon lavoro ».

● **Il Capo Stazione Superiore** Umberto Baggiani del 3° Riparto Movimento fra le tante fatiche si accinge a preparare presso la Fiera Internazionale la mostra filatelica Scout. Poiché molti colleghi sono appassionati del settore, l'amico Baggiani vuole informarli dell'avvenimento attraverso Voci. La Mostra sarà allestita nell'ultima decade di marzo per cui i cultori di filatelica possono ancora rivolgersi al collega se desiderano essere presenti alla importante manifestazione.

● **Il Capo Gestione** Roberto Della Vedova reduce dalla brillante affermazione al premio « L. Cadenasso » indetto dal DLF di Genova e dalla bella prova al Secondo Concorso Regionale di Poesia dialettale a Bordighera, ha ottenuto la piazza d'onore al premio di poesia « Natale 72 » a Carrara nel quadro delle manifestazioni culturali nel nome dell'architetto « Carlo Finelli ». Il secondo posto su duecentocinquanta partecipanti dimostra il valore della poesia presentata: « Terra di Liguria ». Al collega onore al merito ed « ad maiora » per tante altre affermazioni.

● **Ragazzi in gamba** - Renato Falcone figlio del collega Roberto dell'Ufficio Materiale e Trazione ha brillantemente ottenuto la laurea in Scienze Biologiche con una difficile tesi sulla composizione chimica dell'involucro ovulare della rana esculenta. Relatore il chiarissimo prof. Minganti. Congratulazioni vivissime.

● **Il collega** Ciro Improta C.G. a Rapallo ha conseguito un brillante risultato laureandosi in giurisprudenza per la tesi « Funzioni medico-legali del servizio sanitario delle F.S. con particolare riferimento alle visite di assunzione e di revisione del personale » Relatore il chiarissimo prof. Franchini. Tanto sacrificio coronato da così lusinghiero successo non può che commuovere ed inorgoglire il personale tutto per quanto sanno fare i ferrovieri.

● **Note liete dai nostri pensionati.** Il C.G. Sovr. a riposo Cav. G. B. Rossi ha felicemente festeggiato con la gentilissima Signora Antonietta, le figlie e i generi ed i tanti nipotini, lietissime nozze d'oro. Ancora tanti giorni felici alla bella famiglia del Cav. Rossi.

Felicitazioni al C.S. Sup. Giacomino Grattarola di Cogoleto eletto Sindaco della città.

● **Ottima riuscita** del Presepe allestito presso il Dep. Loc. di Genova B.le per l'iniziativa del titolare Sig. Mancuso, la collaborazione dei dipendenti ed impiegati e la molta fatica dell'operaio Conigliaro. La luminosa stella posta all'ingresso ha richiamato tanti visitatori e molti ferrovieri hanno accompagnato i propri figli a vedere la bella opera. Congratulazioni ed un arrivederci al prossimo Natale.

● **Sempre viva** ed attiva l'opera dei Dopolavoristi Cineamatori di Ventimiglia che nel 6° concorso Compartimentale per diapositive hanno visto coronata da tanto successo e folto pubblico la loro iniziativa. La coppa del Direttore Compartimentale ed una medaglia d'oro al medico di Reparto Dott. Roverio 1° classificato, a Imperiale del D L F di Novi Ligure il secondo premio; medaglia d'oro e coppa della Cassa di Risparmio di Genova e Imperia; alla Calderoni di Genova la medaglia e la targa del Moto Club Ventimiglia; 4° classificato Claudio Pallanca di Ventimiglia; 5° e 6° Zanni di Genova e Tassaro di Rapallo. I premi speciali a Zanni di Genova e Persano di Albenga. La manifestazione, ogni anno più importante, ha raccolto vasti consensi oltre che dal pubblico presente anche da parte della critica specializzata e largo spazio presso i maggiori quotidiani.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **La tradizionale** e simpatica manifestazione conclusiva che riunisce i vincitori del Concorso 1972 per il decoro e l'abbellimento degli Impianti ha avuto luogo nel teatro di Palazzo Litta con l'intervento dei Capi delle unità compartimentali e di alcuni rappresentanti di Enti ed associazioni. Il Direttore Compartimentale Ing. Pulga, nell'indirizzare il suo cordiale saluto ai convenuti, ha rilevato l'importanza del concorso che può realizzarsi grazie anche ai sentimenti di simpatia che l'Azienda suscita fuori del proprio ambiente. Assumono aspetto rilevante — ha evidenziato il Direttore — le condizioni di accoglienza del pubblico negli Impianti, specie in quanto inquadrate nel programma di sforzi che l'Azienda compie per il miglioramento dei posti di lavoro.

Sono stati quindi distribuiti centotrentatre diplomi di primo grado, ottantasette di secondo, nonché altrettanti premi. La manifestazione si è conclusa con un rinfresco offerto presso il bar del C.L.F. La commissione esaminatrice, composta dal dott. Ubaldo Falivene, Sergio Caffetto ed Elvazio Cantoni, ha consegnato al Direttore Compartimentale un album fotografico illustrativo degli Impianti partecipanti al concorso.

● **Gesto di onestà** sul diretto Genova-Milano. Angelo Puglisi, Segretario Superiore al Deposito Locomotive di Voghera, rinveniva nella toilette di una vettura un borsetto contenente oltre un milione di lire in contanti, un blocchetto di assegni e vari documenti. A Pavia, il nostro collega provvedeva a consegnare al locale Comando Polfer quanto ritrovato. Successivamente il legittimo proprietario, un Capo treno di Torino, Domenico Bergamasco, veniva rintracciato e quindi posto in grado di rientrare in possesso di ogni cosa.

● **Un collega della Polfer** perde la vita in prima linea. Sui binari di Milano Smistamento, l'Appuntato Mario Pastor mentre, assieme all'Agente Luigi Sartori percorreva un tratto di linea per raggiungere i luoghi di sorveglianza, veniva investito dal diretto 3396 rimanendo ucciso. Prima di cadere, però, il Pastor riusciva a spingere violentemente fuori dal pericolo il Sartori salvandogli sicuramente la vita. Alla vedova ed ai tre figli del bravo Appuntato, « Voci » esprime tutta la propria solidarietà.

● **Cicogna express** - Alessandra, è venuta a far compagnia ai fratellini Francesco e Matteo nella famiglia del Capo Stazione Superiore Michele Fusaro, del D.C. di Milano C.le. Felicitazioni.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **Al Dottor Domenico Manganelli — di recente trasferito alla dirigenza dell'Ufficio Personale di Trieste — gli amici del Compartimento di Napoli rivolgono un cordiale saluto ed auguri di buon lavoro.**

« Voci », del quale l'amico Manganelli fu valido ed attivo redattore, si associa ed esprime un vivo grazie per la preziosa collaborazione data per oltre quindici anni.

● **Laree:** l'amico Carlo Primerano Rianò — Capo Gestione Superiore presso il Centro Tassazione e Contabilità di Caserta, ha di recente conseguito, con lusinghiera votazione, la laurea in giurisprudenza, discutendo l'originale tesi: « Le ipotesi di furto nel Diritto Penale vigente », relatore il Prof. Dario Santomaria.

Presso l'Università di Napoli si è laureato in ingegneria elettronica, riportando la brillante votazione di 110, il giovane D'Argenio Giuseppe, figlio del Capo G.S. Gaetano, della Stazione di Frattamaggiore.

La signorina Paola Zaccaria, figlia del Segr. Sup. 1ª cl. a.r. Dott. Francesco — già dell'Ufficio Ragioneria — si è brillantemente laureata in materie letterarie presso l'Istituto Universitario Suor Orsola Benincasa, discutendo, relatore il Ch.mo Prof. Biagio Vincenti, la tesi di diritto pubblico « La delegazione della funzione legislativa ».

Il bravo Ernesto Del Piano, figlio dell'Appl. Capo Mario dell'Ufficio Trazione, si è brillantemente laureato, con 110 e lode, in ingegneria meccanica, discutendo la tesi « Inquinamento atmosferico e delle acque », relatore il Ch.mo Prof. Mazzoleni.

A tutti i neo-dottori le nostre felicitazioni.

● **Auguri all'Op. qual.** Giugliano Giovanni, della 9 Zona I.E. di Salerno, e alla consorte Saporito Rosa, per la nascita della figlia Luigina.

● **La brava** Antonella Accardo, figlia del C. Staz. Tit. di S. Giuseppe Vesuviano, svolgendo il tema « Ecologia: i danni che ne derivano all'uomo », ha vinto la Borsa di Studio, frequentando la 4ª Ginnasiale. Auguri e ad maiora.

● **Nella Chiesa** « Stella Maris » di Oristano sono state celebrate le nozze del Segretario Tecn. Vincenzo Vessichelli, del Reparto Lavori di Benevento, con la gentile sig.na Erminia Picciau. Rallegramenti e auguri.

Ai felici sposi auguri di ogni bene.

● **Il giorno 7-12-72** nella Basilica di S. Francesco di Paola, hanno coronato il loro sogno d'amore la Dott. Maria Luisa Di Scala, figlia del collega Vittorio dell'U.P.C. ed il Sig. Giuseppe Di Gennaro.

Agli sposi, in viaggio di nozze negli U.S.A., auguri di piena felicità e radioso avvenire.

● **L'A. Macch. in pensione** De Siena, già del Dep. Loc. di Napoli Sm.to, ha festeggiato le nozze d'argento. Il nostro augurio di olunga e serena vita assieme alla consorte, signora Teresa Mille.

● **Promozione:** con recente provvedimento del Ministro degli Interni, il Dr. Achille De Feo, dirigente il Commissariato Compartimentale di P.S. di Napoli, è stato promosso Vice Questore. La notizia è stata appresa con molto compiacimento negli ambienti ferroviari, ove il Dott. De Feo gode larghissima simpatia e stima per le sue non comuni doti di gentiluomo ed esperto funzionario.

All'egregio amico giungano le congratulazioni e gli auguri più fervidi del nostro giornale.

● **Lutto.** Il 1° dicembre un improvviso malore ha stroncato la vita a soli 45 anni, del Conduttore Primo Rossi, del D.P.V. di Napoli C.le. La sua scomparsa, imprevedibile e tanto crudelmente fulminea, ha profondamente colpito quanti conobbero il Rossi e ne apprezzavano le doti di bontà e lo spiccato senso di sincera amicizia ed altruismo, oltre a quelle di ottimo padre di famiglia.

Alla desolata mamma, alla vedova, ai due teneri figlioletti, giungano, attraverso queste colonne, le espressioni di cordoglio della famiglia ferroviaria napoletana.

Condoglianze vivissime anche ai germani di Primo Rossi: signorina Giuseppina dell'U.P.C. di Napoli, Gianfranco, della Dirigenza C.le di Pisa e Federico, della Stazione di Napoli Smistamento.

● **Le nostre vive** condoglianze al C. Staz. Mario Nunziata della stazione di S. Giuseppe Ves., per la morte della madre Luigia Bosone, vedova dell'ex Cantoniere Domenico.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel.3520

● **Le nostre congratulazioni** all'amico Bruno Oliveti che ha ottimamente superato gli esami per Applicato schiudendosi così la carriera agli Uffici che auguriamo brillantissima. Congratulazioni!

● **Nozze:** nella mistica Basilica di Maria SS. della Consolazione all'Eremo, sono state benedette le nozze della signorina Sestilia Scopelliti, figlia dell'Appl. Capo del Movimento Francesco, col giovane Corrado Alessandro laureando in legge e figlio del Capo Gestione Sup. Luigi. Il celebrante, Don Nunnari, ha avuto parole di augurio per gli sposi alle quali aggiungiamo anche le nostre di auspicio di ogni bene futuro.

● **Hanno festeggiato** le nozze d'argento i coniugi Mario Domanico (Capo Stazione Superiore titolare di Cetraro) e signora Ofelia Adinolfi. Per l'occasione è stato rinnovato il mistico rito religioso nella Chiesa Parrocchiale di S. Marco in Cetraro (Cosenza) alla presenza di moltissimi congiunti ed intimi amici. Auguri e rallegramenti.

● **Sono stati** collocati a riposo i seguenti agenti dipendenti dal D.P.V. di Reggio Calabria: Assistente Viaggiante Spinella Domenico; Ausiliario Viaggiante Calabrò Demetrio; Ausiliario Viaggiante Pennestri Antonio. A tutti auguriamo una serena quiescenza in seno alle loro famiglie.

● **Le nostre congratulazioni** al Capo Gestione Superiore di Reggio Cal. Centrale Frascà Armando il quale ha dato alle stampe un interessante volumetto « U Paisi ». Trattasi di una apprezzatissima raccolta di poesie in vernacolo locale che ha già riscosso unanimi consensi negli ambienti culturali di ogni livello e che ha fruttato al nostro simpatico ed eclettico collega ambiti riconoscimenti e ricchissimi premi.

● **I sensi del nostro** affettuoso cordoglio giungano al Segretario Superiore prof. Angelo Romeo Capo della Segreteria dell'Ufficio Commerciale Compartimentale per la morte della sua adorata Mamma, signora Giovanna Ligato.

● **La Commissione** Compartimentale per il Concorso « Decoro Abbellimento Impianti 1972» ha fatto le sue scelte con un'apposita graduatoria di merito di circa cento impianti che per mancanza di spazio pubblichiamo parzialmente accumunando però tutti i Capi Impianto in un vivo ed apprezzato compiacimento per i risultati conseguiti in questa simpatica e disinteressata gara:

Stazioni: 1°, Vallo della Lucania; 2°, Sapri; 3° Bagnara.

Officine: 1°, SS. Elettrica Gallico; 2°, Officina Div. IE. Reggio C., 3°, 15° Tronco IE Cosenza.

Impianti Vari: 1°, Polfer Crotone; 2°, 27° Tronco Lavori Cosenza.

● **I nostri rallegramenti** ai Segretari Tecnici Superiori Zema p.i. Egidio e Franchino Geom. Giuseppe, entrambi dell'Ufficio Lavori Compartimentali per la meritata promozione a Segretari Tecnici Superiori di 1ª classe.

● **Rallegramenti** anche agli amici dell'Ufficio Personale Compartimentale Serranò Giuseppe, Placanica Domenico e Cogliandro Paola per la promozione ad Applicato Capo.

● **Si è brillantemente** laureato in pedagogia e filosofia col massimo dei voti e la lode il giovane Salvatore Cariati, figlio del carissimc amico Martino Segretario Superiore della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale. L'interessante tesi trattata dal neo-dottore è stata: « Semilogia strutturale e antropologia in Claude Lèvi-Strauss ». Relatore il Ch.mo Prof. Lia Formigari. Rallegramenti e congratulazioni.

● **Il Segretario Superiore** della Divisione Lavori Strati Orazio ha perduto il suo caro papà, Giuseppe, pensionato della nostra Azienda. All'amico Orazio le nostre sentite condoglianze.

● **Giungano** anche al Segretario Superiore Scordino Domenico dell'U.P.C. le nostre condoglianze per la perdita della veneranda suocera sig.ra Caterina Primarano.

● **Congratulazioni** al Segretario Superiore 1ª classe della Divisione Ragioneria Cardile Rag. Salvatore è stato insignito della onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

ROMA Servizi

● **Marcia nuziale:** il Manovale Mario Giovarruscio ha impalmato la sig.na Adele Oddi; felicitazioni vivissime.

● **Cicogna express:** auguri al Manovale Angelo Valentini ed all'usiliario Celestino Rotondo, per la nascita, rispettivamente, di Maria e di Tommaso.

● **Condoglianze** alla famiglia del Manovale Edoardo Li Vigni, deceduto per cause comuni a soli 24 anni; all'Op. spec. Nicola Carnevalini per la scomparsa dell'adorata moglie; e al dott. Aurelio Garofalo — funzionario della Difesa — per la dipartita del padre cav. Giuseppe, ferroviere in pensione.

● **Promozioni: l'ing.** Fernando Annibali e l'ing. Carlo Chini a Ispett. Capo; M. Luisa Petrini Ceccaroni, Elena Frustaci, Liliana Mancini, Luciano Bocchi ad Appl. Capo; Umberto Marini, Antonino Nuzzo, Luigi Casali, Americo Adami, Secondo Cagnucci e Mario Trementozzi a Commesso Capo. A tutti le nostre felicitazioni.

Auguri di buon lavoro all'Isp. P.le dr. Antonio Tomaiuolo; all'Isp. Capo dr. Danilo Rita, all'ing. Carlo Chini e all'ing. Silvio Vona, chiamati alla dirigenza — rispettivamente — delle Divisioni 2.3, 1.1, 2.2, O.M.C. e 6.1.

● **Collocamenti a riposo:** il nostro saluto ed il nostro augurio al Segr. Sup. Domenico Giannerini; all'Appl. Capo Rita Pes; all'Appl. Capo Bruno De Paolis, all'ing. Odorico Andreussi, Direttore Centrale e al Commesso Capo Secondo Cagnucci, collocati a riposo.

● **Laura è venuta** ad allietare la casa del Segr. Franco Scalise del Servizio Personale. Alla neonata ed ai felici genitori, giungano gli auguri di « Voci ».

● **Alessandro Spanò,** figlio del Segr. Sup. Emilio del Serv. Rag., si è laureato in scienze biologiche presso l'Univ. di Roma sostenendo la tesi: Effetti dell'irradiazione totale con raggi X sul DNA e sullo RNA ribosomiale di cellule del fegato e del timo di ratto. Relatori e chiarissimi proff. Tria e Quintiliani.

● **Ad Angelo Ciofi Iannitelli,** del Serv. A.G., è nata Elettra, con grande gioia del primogenito Renato. Al caro Angelo ed alla consorte, sig.ra Bianca, le felicitazioni più vive della Redazione e degli amici dell'Ufficio R.A.

● **Marcia nuziale.** Il 30 dicembre scorso, nell'antica basilica di Santa Sabina sull'Aventino, si sono uniti in matrimonio il dott. Claudio Capizzi e la dott.ssa Paola Guida, nipote amatissima dei nostri collaboratori e amici Maria Guida e Salvatore Ascenzi. Ai novelli sposi, gli auguri più fervidi di « Voci ».

● **Il Centro Elettronico** di Roma Prenestina perde un « altro scapolo ». Il Rev. Sup. Mario Miniaci, Consigliere di Amministrazione della C.I.T., ha infatti ceduto alle grazie della gentile Anna Maria Federico.

Il matrimonio è avvenuto a Cosenza, il 13 gennaio nella chiesa di S. Domenico. « Voci » si unisce ai molti amici e parenti per augurare ai novelli sposi tanta felicità.

● **All'amico Manrico Veschi,** Isp. Capo del Serv. IE, la Befana ha portato un altro bel nipote, Marco, secondogenito del Dott. Giancarlo Veschi, già medico dell'Ispett. Sanitario di Bologna. I nostri migliori auguri al neonato, ai genitori e — in particolare — all'ultranonno.

● **Congratulazioni a Rodolfo Mancini,** Appl.to Capo del Servizio Movimento nominato Cavaliere al merito della Repubblica.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Binario 10.** Con 110 e lode si è laureato presso il Magistero di Cassino il collega CS Angelo Giuseppe Gliottone, consigliere del locale Dopolavoro Ferroviario. Tesi discussa: « Il pensiero politico di Charles Maurras »; Relatore il Chiar.mo Prof. Bruno Brunotti. Rallegramenti ed auguri vivissimi.

Felicitazioni ed auguri anche alla gentile Signorina Annamaria Passacantilli, figlia del C. Tecnico Super. Giuseppe dell'Ufficio Compart.le Trazione, che ha conseguito recentemente col massimo dei voti e lode la laurea in « Scienze biologiche » presso la Università di Roma. Ha brillantemente discusso la tesi: « La resistenza multipla degli antibiotici ». Relatore il Chiar.mo Prof. Dott. V. Ortali dell'Istituto Superiore di Sanità. Alla neo-dottores-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

sa e al felice Papà sono pervenute attestazioni di plauso da tutti gli amici e conoscenti.

● **Marcia nuziale.** Nella suggestiva chiesa alpina di S. Bartelemy Nus in Val d'Aosta si sono recentemente uniti in matrimonio Severino Gubbiotti e la gent. signorina Laura Trentin. Lo sposo è figlio del Conduttore Paolo, del Dep. P.V. di Roma Termini, il simpatico amico conosciuto come « Il Ferroviere Poeta » per le sue composizioni liriche declamate con notevole successo di pubblico e di critica anche alla « Rai-Tv ». Porgiamo i nostri vivissimi auguri.

● **Marcia nuziale.** Per il Dott. Marco Fiorino e la gentile signorina dott.ssa Laura Onesti, figlia del collega Segret. Superiore Goffredo della Direzione Compartimentale, che hanno recentemente celebrato il matrimonio in Roma nella suggestiva antica chiesa di S. Sebastiano al Palatino. Ai giovani Sposi e al caro amico Onesti porgiamo gli auguri migliori e vivissime felicitazioni.

● **Luigi Verdecchia**, della segreteria di Roma T/ni, è stato collocato a riposo per limiti di età il 6 dicembre scorso. Ottimo elemento ha sempre riscosso stima e simpatia da parte dei superiori e dei colleghi. Gli auguriamo una lunga e felice quiescenza.

● **Con 110 su 110 e lode**, si è laureato in matematica Gian Carlo Drudi, figlio di Fernando, Macch. del D.L. di Roma San Lorenzo, discutendo la tesi « Questioni di stabilità asintotica nella meccanica dei sistemi olonomi dissipativi ». Relatore il prof. Luigi Salvadori.

● **E' venuto a mancare** recentemente, dopo lunghe sofferenze, il Gestore I cl. Antonio Russo, titolare della Fermata di Anguillara. Nell'esprimere le nostre condoglianze ai familiari, desideriamo ricordarlo agli amici e colleghi della linea Roma-Viterbo e, in particolare, della Sicignano Lagonegro dove il Russo prestò la sua opera dal 1943 al 1954.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Padre Onorato** è il nuovo Cappellano Compartimentale, che succede nell'incarico al compianto Padre Raffaele, deceduto un anno fa.

Il nuovo Cappellano ha avuto il suo primo contatto con i Ferrovieri torinesi in occasione della « Giornata del Ferroviere », allorché officiò la S. Messa in suffragio dei Colleghi defunti.

Formuliamo per lui i più fervidi auguri di buon lavoro nel suo magistero spirituale.

● **Recentemente**, sul campo di Klingnau, nel Cantone di Argovia, ha avuto luogo l'incontro di ritorno tra la squadra di calcio del DLF di Torino e quella del locale Gruppo Sportivo Italiano, nel quadro di una manifestazione organizzata tra i due Sodalizi, con la collaborazione del Panther Club di Zurigo.

La partita di andata, giocata il decorso 4 marzo sul campo Ruffini di Torino, era terminata con la vittoria dei padroni di casa per 2-1. L'ultimo incontro, svoltosi tra una folta cornice di folla entusiasta, composta in prevalenza da lavoratori italiani emigrati e familiari, è stato avvincente ed ha messo in mostra delle buone individualità. Poco prima della partita, l'addetto al Consolato italiano di Baden aveva rivolto a tutti i presenti il suo compiacimento, mettendo in risalto il significato morale di tali manifestazioni, che vanno al di là del semplice fatto sportivo.

« Con questa iniziativa — ha concluso il nostro rappresentante consolare — il DLF di Torino è riuscito a diffondere fra la numerosa colonia di italiani residenti a Klingnau ed a Döttingen una nota di serenità e di letizia ».

La gara si è chiusa col punteggio di 1-0 a favore dei nostri ragazzi, rete segnata al 15' del secondo tempo da Chironna su rigore. Preciso l'arbitraggio del sig. Luigi Grassi, della Lega Nazionale Svizzera; hanno accompagnato la nostra squadra, oltre al bravo allenatore Rebora, il Delegato Sportivo Compartimentale Suselia ed i collaboratori Bina, Francini ed Agliata.

● **Gli inquilini** del F.S.A. e dell'attigua centralina B.A. di Moncalieri desiderano ringraziare da queste colonne le Superiori Autorità, per il cui interessamento hanno finalmente ottenuto lo impianto di riscaldamento centrale, uno dei più moderni della rete, funzionante a gas metano.

Un particolare plauso e ringraziamento rivolgono ai benemeriti tecnici dell'Ufficio Lavori, geometri Marello e Suffia, che, per la realizzazione dell'opera, si sono prodigati oltre ogni limite.

● **Il sig. Direttore Generale** ha conferito un encomio al Gestore di 1ª cl. Pio Carlo Girardino ed al Gestore Candido Cerruti con la seguente motivazione: « Il giorno 27 giugno u.s., alle ore 23 circa, in servizio presso l'Assuntoria di Penango, venendo aggrediti da due malviventi armati, con energia e pronta reazione e mettendo a grave rischio la propria incolumità, riuscivano ad impedire che avesse corso una azione delittuosa ai danni dell'Azienda ».

Un « bravo » di tutto cuore ai due Colleghi.

● **Gli Ispettori Principali** Dottori Mario Garavelli dell'U.P.C., Vittorio Coppi della Divisione Approvvigionamenti e Giuseppe Razè dell'Ufficio Trazione hanno lasciato recentemente la Azienda a loro domanda.

Ai tre benvoluti ed apprezzati Funzionari giungano da queste colonne i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Binario dieci:** la giovane Maria Tarantino, figlia del Capo Tecn. Sovrint. Antonio, Dirigente la I Zona I.E., ha conseguito presso l'Università di Torino la laurea in lettere con il punteggio di 110 e lode, discutendo con il Prof. Pastorino una tesi su: « La Scuola romana in Gallia nel quarto secolo ».

Vivissime congratulazioni.

● **Marcia nuziale:** per il Segretario Leonardo Lusito, del 3° Reparto Ragioneria, che ha condotto all'altare della chiesa dell'Immacolata di Terlizzi la gentile sig.na Franca Rubini; per il Capo Treno Adriano Conti, del DPV di Torino PN, sposatosi nella cattedrale di S. Maria Assunta di Chivasso con la gentile sig.na Rita Maffeis.

Auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express:** Sandra, secondogenita, al Segretario Tecnico Flavio Camoirano dell'Ufficio Trazione.

Vivissime felicitazioni.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Sono stati** collocati in quiescenza, per raggiunti limiti di età: il Segr. Sup. I cl. cav. Danilo Sbragi, Capo Reparto nuovi Lavori TE del locale Ufficio I.E.; il Revis. Sup.re Michelangelo Aresca, Capo Gruppo Fipartizione Materiale Merci del locale Ufficio Movimento; Nello Mezzogori, Gest. Capo di Maniago; Giobatta Flaibani, Macch. del D.L. di Udine; Giuseppe Tuis, Macch. del D.L. di Trieste C.le; Ferdinando Scarazzato, Macchinista del D.L. di Trieste C.le; Ezio Tirelli, Conduttore del D.P.V. di Udine; Lino Milocco, Capotreno del D.P.V. di Trieste C.M.; Osvaldo Mas, Traiano Lavarone e Attilio Cossic, Macchinisti del D.L. di Udine; l'Isp. P.le dr. Ferruccio Zanetti, Capo del 3° Rep. dell'Uff. Rag. Giungano ai cari colleghi, da parte degli amici e dei Superiori, gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **L'Ispettore Capo** ing. Giorgio Cadile, Capo della Divisione 1ª del locale Ufficio Imp. Elettr., è stato trasferito, a decorrere dal 20 novembre, all'Ufficio Collaudi del Compartimento di Napoli.

All'ing. Cadile giunga un augurio sincero di buon lavoro nella nuova Sede da parte degli amici e dei superiori.

● **Cicogna Express:** Marco al Manovale Vittorio Buccimmà del D.P.V. di Pontebba; Fulvia all'Operaio dell'Armam. Giulio Iarc del 4° Tr. Linea di Monfalcone; Lucia al Manovale Renzo Braida dei D.L. di Udine; Barbara all'Operaio Qualif. Walter Benvenuto della Sq. R. di Udine; Raffaella, all'Operaio dell'Armam. Italo Compassi del 6° Tr. Linea di Portogruaro; Valentina, all'Operaio dell'Armam. Luigino Vit del 1° Tr. L. di Trieste C.le; Giulio, al Capogestione Tarcisio Zucca della St. di Villa Opicina; Roberta, al Capogestione i.p. Francesco Russo della Staz. di Villa Opicina; Simonetta, al C.S. Benito Troiani dell'Uff. Mov.; Samanta, al Segr. Tecn. Luciano Aloisio dell'Uff. IE; Diego, all'Operaio Qualif. Claudio Zerjal della 1ª Zona I.E. di Trieste C.le; Massimo, all'Operaio Qualif. Luciano Marras della 5ª zona I.E. di Pontebba. Auguri da « Voci » e vivissime congratulazioni ai genitori e ai neonati.

● **Proveniente** dal Compartimento di Napoli è giunto tra noi, il 4 dicembre, l'Ispettore Capo dr. Domenico Manganelli per assumere la Dirigenza del locale Ufficio Personale Compartimentale.

Al dr. Manganelli, che per tanti anni è stato apprezzato Redattore Compartimentale da Napoli del nostro periodico, giunga l'augurio di buon lavoro nel nuovo prestigioso incarico, da parte della Redazione di « Voci », dei colleghi e dei dipendenti del Compartimento.

● **Il 1° dicembre** l'Applicato Liccioli Gabriella nata Barberi è stata trasferita alle dipendenze dell'Ufficio Personale Compartimentale di Firenze.

Alla signora Liccioli auguri di buon lavoro nella nuova Sede.

● **Proveniente** dal Servizio Materiale e Trazione è giunto il 10 dicembre al locale Ufficio Materiale e Trazione, per assumere la Dirigenza della 3ª Divisione Personale e Contabilità, l'Ispett. Capo dr. Renzo Avesani.

Il 28 dicembre, proveniente dall'Ufficio Lavori di Genova, è giunto a Trieste l'Ispett. Capo ing. Ippolito Gavotti, per assumere la Dirigenza della Divisione 2ª del locale Ufficio Lavori.

Giunga al dr. Avesani e all'ing. Gavotti un saluto cordiale da parte dei superiori e dei colleghi.

● **Con decorrenza** 30 giugno '72 è stato promosso, per merito comparativo, alla qualifica di Segret. Tecn. Super. di 1ª cl. il geometra Luigi Moretti, Capo del Reparto 32 della Divisione 3ª del locale Ufficio Lavori.

Il neo promosso dal 10 novembre 1972 è stato destinato a dirigere il Reparto Manutenzione e Costruzione Fabbricati.

Auguri vivissimi al geometra Moretti da parte dei superiori, dei colleghi e di « Voci ».

● **Il Segret. Tecn.** Sup.re Vincenzo Cianciolo, in forza all'Ufficio I.E. presso la Divisione d'Esercizio, ha esposto le sue tele, dal 9 al 22 dicembre, alla « Ca d'Oro » di Venezia.

Quaranta opere su tela che hanno ottenuto l'apprezzamento unanime della critica e che hanno collocato l'artista in posizione preminente nella ristretta schiera dei più apprezzati pittori triestini.

● **Binario 10.** Chiara, figlia del Revisore Sup.re Ferdinando Ricci, Capo Gruppo Orari del locale Ufficio Movimento, si è di recente laureata in lettere moderne presso l'Università degli Studi di Trieste, con 110 e lode, discutendo con il Chiar.mo prof. Gioseffi la tesi in Storia dell'Arte « Giovanni Baronzio e gli affreschi del Cappellone di Tolentino ».

Presso l'Università degli Studi

di Trieste, il 10 novembre, il Segretario Francesco Anedda, del locale Ufficio Mater. e Traz., ha conseguito la laurea in Scienze Politiche, discutendo con il Chiarissimo prof. Domenico Coccopalmieri, dell'Ateneo tergestino, la tesi « Rapporti fra Presidente e Congresso nell'ordinamento degli Stati Uniti d'America ».

I mesi di ottobre e novembre sono stati densi di avvenimenti importanti per il caro amico Anedda. Egli, infatti, il 30 ottobre si è unito in matrimonio con la gentile signorina Claudia Angelini.

Al caro amico Francesco vadano le felicitazioni degli amici e dei colleghi per la laurea conseguita; ad entrambi gli sposi, poi, auguri di felicità.

Armando, figlio del Capo Tecnico della Linea Elio Querin, del 2° Tronco Linea di Trieste C.M., ha conseguito brillantemente, con punti 110 e lode, la laurea in Ingegneria Meccanica, discutendo con i Chiar.mi proff. Luciano Rupini e Mario Zuccheri, dell'Ateneo Tergestino, la tesi « Indagine sperimentale sullo smorzamento delle vibrazioni nelle macchine utensili ».

Presso l'Università degli Studi di Trieste, il 21 novembre, si è laureato in Scienze Naturali, con punti 104 su 110, Paolo, figlio del Capo Staz. Sup. dell'Ufficio Dirigenti Centrali di Udine Remo Pironio, discutendo, con il Chiarissimo prof. Silvio Polli, un'interessante tesi in fisica terrestre e climatologia sulle condizioni fisiche del lago di Cavazzo.

Ai neo-dottori giugano i vivissimi rallegramenti dei colleghi e degli amici dei papà.

● **E' improvvisamente** mancata il 25 novembre la signora Giovanna Ulcigrai, madre dell'Isp. Capo dr. Lucio Profeti, Capo della Divisione 1ª del locale Ufficio Movimento.

Giungano al dr. Profeti le condoglianze sincere degli amici, dei colleghi e dei superiori.

Il 10 novembre, a seguito, di una lunga e penosa malattia, è deceduto all'età di 64 anni, il Commesso del locale Ufficio Ragioneria Luigi Tessarolo. Lascia nel dolore la moglie ed una figlia.

Ha cessato di vivere, il 1° novembre, all'età di 39 anni, a causa di un'emorragia gastrica, il Commesso del locale Ufficio Imp. Elettr. Massimo Pertegato.

Alla moglie e alla figlioletta Marcella, di soli 9 anni, così duramente colpite, giungano le condoglianze degli amici.

Il 30 novembre è morto Nicola Perrotta, padre del Revisore Sup.re dott. Antonio Perrotta, Capo Gruppo Impianti del locale Ufficio Commerciale e Traffico.

Il 21 novembre ha cessato di vivere l'ex ferroviere Raffaele Greco, padre del Segret. Sup.re Vincenza Cechet, addetta al Reparto Liquidazione Entrate del locale Ufficio Ragioneria.

Si è spenta il 26 novembre la signora Valeria Androvitz affettuosa e cara parente della Commessa del locale Ufficio Personale Compartimentale Nunziata di Fede.

Per collasso cardio circolatorio è deceduto il 16 dicembre, a soli 41 anni, l'Oper. Spec. dell'Armamento Francesco Cappella del 7° Tronco Linea di Gorizia C.le.

Il Cappella, che era molto stimato per le sue spiccate doti di intelligenza e di serietà, lascia nel dolore la moglie Clara e i figli Elisabetta di 13 anni e Marco di otto.

Ai familiari tutti va il cordoglio sincero degli amici, dei superiori e di « Voci ».

E' deceduto il 31 dicembre, all'età di 76 anni, il C. Gest. P.le in pensione Davi Bruno, padre del Segret. Sup. Bianca Giordano del locale Ufficio Personale Comp.le.

Alla cara collega giungano le condoglianze sincere di tutti gli amici e dei superiori.

● **L'Ispettore Capo** dr. Luigi Nicastro, Capo del locale Ufficio Ragioneria, è diventato nonno per la seconda volta.

Al figlio Angelo, infatti, anche egli ferroviere, in servizio a Mestre con la qualifica di Assistente di Stazione, è nato il 9 dicembre un vispo maschietto al quale è stato imposto il nome di Pierluigi.

Auguri di cuore al dr. Nicastro, alla gentile signora Mara, mamma del pargoletto, ed al neonato, da parte degli amici e di « Voci ».

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Ferrovieri artisti.** Le notevoli creazioni pittoriche realizzate in pochi mesi dal collega Gastone Nuñez dell'Ufficio Trazione, hanno trovato ospitalità presso la Galleria « Arte Centro Andreani » di Mantova dal 25 novembre all'8 dicembre.

La nuova concezione e le originali forme del Nuñez che richiamano il « tachismo » francese imprimono nella immediatezza visiva una certa confusione: essa si dirada mano a mano che ci si avvicina all'opera fino ad avere la nitida idea di una dinamicità tutta particolare collegata alla percezione di un sentimento visivo esprimente l'ansia della ricerca di una realtà non fallace in un fantasmagorico gioco di luci e di colori.

Il successo dela mostra premia lo spirito di sacrificio e il costante studio evolutivo del Nuñez.

● **Nella stupenda** sala della Gran Guardia in Piazza dei Signori a Padova, fino alla metà di ottobre, lusinghiero il successo degli artisti veronesi nella 8ª mostra di pittura organizzata dal Dopolavoro Ferroviario.

Presenti alla « vernice » i colleghi Dario Franchini con la « Casa dei Paiari », « I trasporti » e « Una casetta in campagna »; Giulio Fortunati con « Il ponte di pietra »; Nino Pellegrini con « El trenin de na volta » e « Donne al bagno »; Lino Sbabo con « Interno 4 » e « Fiori »; Giovanni Troiani con « Inquinamento ».

I nostri migliori auguri per ulteriori successi.

● **I bambini e la rotaia.** 23 bambini — 3ª elementare — di Rivoltella (Brescia), per il tramite del coetaneo Daniele De Munari, hanno indirizzato al Direttore Compartimentale una letterina di richiesta di notizie storiche sulla costruzione della linea Milano-Venezia.

L'ing. Aldo Gargiulo ha predisposto un fascicoletto « ad hoc » e il 22 dicembre si è recato in quella scuola per rispondere personalmente a tutte le domande che gli incuriositi ragazzetti gli ponevano anche con evidente furbizia.

Nell'occasione sono stati proiettati alcuni documentari a carattere ferroviario che hanno riscosso l'approvazione dei piccoli spettatori.

Un ringraziamento al Direttore didattico di Rivoltella dr. Filippo Viola ed al maestro Domenico Peruzzi per l'interesse dimostrato ai problemi e alle nuove tecniche delle Ferrovie.

● **In pensione.** A Vicenza, in una saletta della mensa il 27 novembre, presenti il Capo dell'Officina GR Ing. Luigi Biagetti e il sostituto Ing Rinaldo Biasi nonché il Capo Tecnico Sovr. Cav. Luigino Golin insieme alle maestranze è stato festeggiato in un'atmosfera lieta e serena il Capo Tecn. Sup. Rinaldo Dego collocato a riposo.

Le parole dell'Ing. Biagetti e la consegna di un omaggio-ricordo hanno commosso l'amico Dego che ha ringraziato tutti per l'affettuosità dimostrata.

Brindisi rievocanti 35 anni di vita ferroviaria e cori di montagna hanno fatto da corollario alla festa.

● **Natale con i ferrovieri.** I colleghi della Pusteria e della Val d'Isarco il 24 dicembre hanno avuto la gradita sorpresa di stringere la mano per un saluto augurale al Direttore Compartimentale Ing. Aldo Gargiulo che, ha voluto trascorrere la notte degli affetti insieme ai ferrovieri.

L'insolita gita si è conclusa a mezzanotte, presso la comunità italiana di Innsbruck raccolta per la tradizionale messa natalizia nella sala conferenze del Dopolavoro ove il Cav. Francesco Girtler, Delegato FS, e il Sig. Giuseppe Campolo, Presidente del DLF, hanno fatto gli onori di casa.

● **Nascite.** Federico, all'Op. Spec. Arm. Franco Capelli del 12° Tr. Lav. di Mantova; Elisa, all'Op. Arm. Bruno Ambrosi del 12° Tronco Lav. di Mantova; Romina, al Man. Mario Oppo della Stazione di Sommacampagna; Marco, all'Op. Qual. Rino Didoni del Deposito Loc. di Bolzano; Maria Cristina, al Segr. Calogero Cani dell'Officina GR di Vicenza; Anna, all'Op. Qual. Graziano Andreose dell'Officina GR di Vicenza; Linda, all'A. Macch. Giovanni Osti del Dep. Loc. di Bolzano; Luca, all'Op. Qual. Natale Zanini dell'Officina GR di Vicenza; Diego, al Manovr. Luigi Soffiati della Stazione di Verona PN; Annalisa, all'Ass. St. Angelo Anselmi della Stazione di Verona PV; Lorena, al Man. Augusto Zoppi della Stazione di Verona PV; Beatrice, al Man. Gilberto Olivieri della Stazione di Verona PN.

FILATELIA

POSTE ITALIANE. I francobolli per l'emissione Natalizia sono usciti il 6 dicembre. Trattasi di una serie di tre valori (L. 20, 25 e 150). Le vignette riproducono alcune figurine di un Presepio artistico di scuola napoletana del tardo 700. Sono stati stampati in rotocalco su carta fluorescente non filigranata, in quadricromia, nella misura di mm. 30x40 per il 20 ed il 150 Lire mentre il 25 Lire misura mm. 40x30 (su fondo largo). La Direzione delle Poste precisa che il valore da 20 Lire è utilizzabile per l'affrancatura delle cartoline illustrate dirette all'estero e quello da 25 Lire per le stesse cartoline dirette all'interno, comunque escluse le cartoline postali.

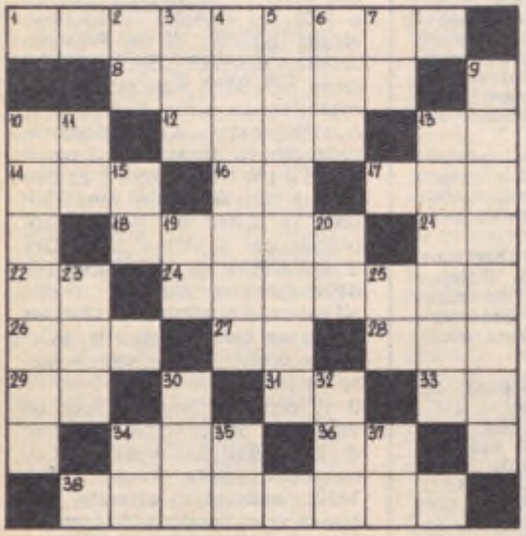
Il 16 dicembre vede la luce un valore da 50 L. commemorativo di Leon Battista Alberti nel V centenario della morte (1404-1472), architetto, letterato, matematico e scultore di famiglia fiorentina. Il bozzetto è del Vangelli ed è stampato in 15 milioni di esemplari su carta fluorescente nella misura di mm 26x31. Per commemorare Don Lorenzo Perosi, il 20 dicembre è uscita una serie di due valori (L. 50 e L. 90) nella misura di mm. 26x31 col ritratto del commemorato e stampato su carta fluorescente in 15 milioni di esemplari per il 50 L. ed 8 milioni per il 90 L. Il 10 dicembre durante la XIV Giornata del Francobollo è stato messo in vendita un valore da L. 25 colore rosso scuro, stampato su carta fluorescente, nella misura di mm. 40x24 in 15 milioni di esemplari. Questo francobollo stampato ad un solo colore è filigranato a tappeto di stelle. La vignetta raffigura un autobus col servizio postale.

SOVRANO MILITARE ORDINE DI MALTA. L'emissione di Natale dello S.M.O.M. si è avuta il 4 dicembre e consiste in un unico valore di formato gigante (mm. 41x60) da uno scudo pari a L. 480. La tiratura consiste in 200 mila francobolli e 100 mila foglietti pari valore che sono ceduti nell'ordine di un foglietto ogni due francobolli venduti.

CITTA' DEL VATICANO. Programma delle emissioni postali per l'anno 1973: I: XL Congresso Eucaristico Int.le a Melbourne. II: Centenario Nascita di S. Teresa del Bambin Gesù e del Volto Santo. III: V Centenario nascita Nicolò Copernico. IV: Millennio fondazione Sede Episcopale Latina di Praga. V: VIII centenario morte di S. Narsete Snorhali.

Dino BONCOMPAGNI

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI - Orizzontali: 1) Porto cipriota - 8) Precede la morte - 10) Rifiuto - 12) Elemento vitale - 13) Le prime due - 14) Di sangue (pref.) - 16) Andare (abbr.) - 17) Insidie - 18) Lo ebbe... Nuvolari - 21) In mezzo alla lega - 22) Infuso - 24) Minute - 26) In testa ai cardinali - 27) Esclamazione 28) Cattiva - 29) Né sì né no - 31) Pronome in poesia - 33) « A » telegrafico - 34) Aria pesante - 36) Sovrano - 38) Il vincitore di Platea.

Verticali: 2) Dubbiosa - 3) Lo è un... can - 4) Città istriana - 5) Relative a sogni - 6) Voce del verbo essere - 7) Taranto - 9) Furto di bestiame - 10) Dio del mare... presso Roma - 11) Fabbrica d'auto - 13) Nome di donna... presso Narni - 15) La metà di otto - 19) Ascoli Piceno - 20) Lingua provenzale - 23) Ente Naz. Idrocarburi - 25) Adesso (abbr.) - 30) Sindacato ferrovieri - 32) Arcobaleno - 34) Arezzo - 35) La metà di un asse - 37) Congiunzione.

Frase a sciarada (1, 3/5 = 2, 7)

LA REGINA E BIANCANEVE

Teso l'adunco artiglio, in volger breve
del filo di serrata congiuntura,
porge la fresca polpa e attender deve
il morso dell'ignara creatura
che raggiante (oh candor di Biancaneve)
dopo il ruzzar tra i nani a la radura,
avea raggiunta col suo andare lieve
dell'angusta dimora l'apertura.
Ed ora a terra inerte — ella che in vano
di luci e canti rallegrò il soggiorno
per dar conforto pio al travaglio umano —
giace composta nell'aspetto adorno
mentre tra i fiori, ai margini del piano,
brillano i maggiolini tutt'intorno.

TRAIANO

Sciarada (4/6 = 6, 4)

ORIGINALE TV

Veduto avete pur chi si baciava
stando seduti assai comodamente;
ma certi intrugli, poi, meglio evitarli:
tanto non serviranno proprio a niente!

IRMA

Incastro (xxoooox)

LA CAMBIALE

A chi l'ha in scadenza...
Si sconta e un giorno si dovrà pagare;
una girata in bianco ci puoi fare:
verrà poi lo strumento a protestare!

TRAIANO

Diminutivo (4/7)

GIOVANE MEZZALA

Con girate di testa penetranti
a sostener l'attacco è proprio forte:
il Torino di già le fa la corte,
sperando in una prossima rimonta.

MIG

Cambio d'iniziale (8)

LA BOTTIGLIA E GLI AMICI

Mentre l'ambiente attorno discorreva
di mano in man passando lei girava;
ci credereste? Come a me è arrivata
era ben grossa eppur l'avean bevuta!

NUCCI

Indovinelli

IL NONNO

Io lo ricordo sempre col pancione,
tutto scuro vicino al focolare.
Considerato come un... brontolone,
quanta bontà sapeva a tutti dare:
e solo quando il fuoco si spegneva,
il vecchio dal cuor d'oro alfin taceva.

TIMON

LA MIA VICINA DI CASA

Abito qui: lei dentro e fuori pratica...
di finzione e doppiezza
capace per davver e, debbo aggiungere,
pattina per di sopra: è una bellezza!

LEMINA

MATTINO D'ORO

Speriamo bene... e questo nuovo nato
sia a noi fecondo; intanto si prepara
un disco rosseggiante e un'alba chiara.

CIAMPOLINO

DOPO LA SENTENZA DELLA SUPREMA CORTE

Si cerca dell'error riparazione
ma fregatura è poi la Cassazione!

SCAGLIA

PIAZZA SAN PIETRO

Da cima a fondo è tutto un colonnato,
che il mondo intero ha sempre interessato.

NELLO

LA DOMESTICA SI CONFESSA

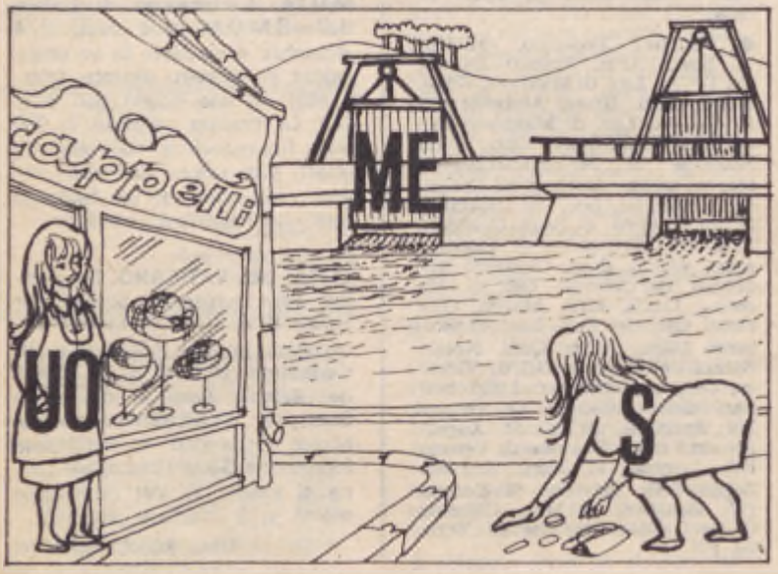
Spesse volte mi vietano d'uscire
perché son ritenuto, ahimé, un tipaccio;
con giustizia, però, non c'è che dire,
in quanto in casa proprio pena faccio!

TIBURTO

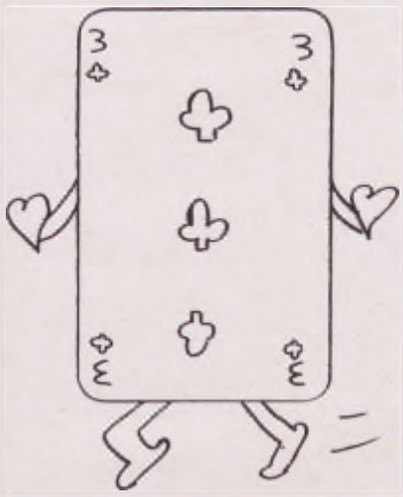
Soluzioni del numero precedente

ANAGRAMMA: avo/su/trono = nuovo astro.
AGGIUNTA: stecca - Bistecca.
MNEMONICA: ottomana disfatta.
SCIARADA: i lari = ilari.
SCAMBIO: solleCiTo / solleTiCo.
AGGIUNTA: lotta - Flotta.
SCAMBIO: sNerVamento / sVerNamento.
SCIARADA ALTERNA: indiSPOSIzioNE (indizio, sposine).
INDOVINELLI: la nave; l'idea; il pappagallo; la ghigliottina; il medico; il termometro.
REBUS: cometa L; volta A; C cade = come talvolta accade.
REBUS: O R Magi; G ante = orma gigante.

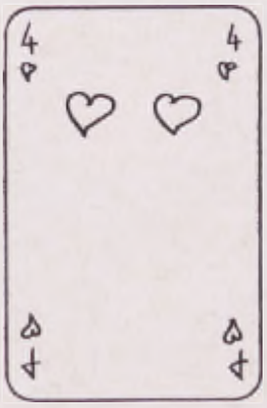
REBUS (frase: 2.7.4.2.1.5 = 4.2.7.8)

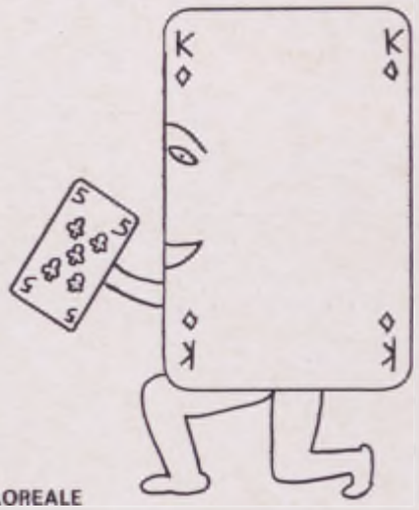


REBUS (frase: 3.5.6.2 = 5.11)



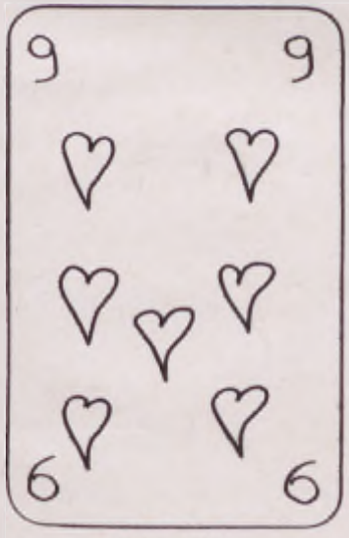
IL RUBACUORI



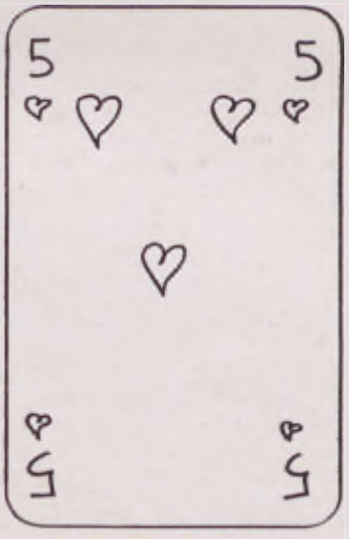


OMAGGIO FLOREALE

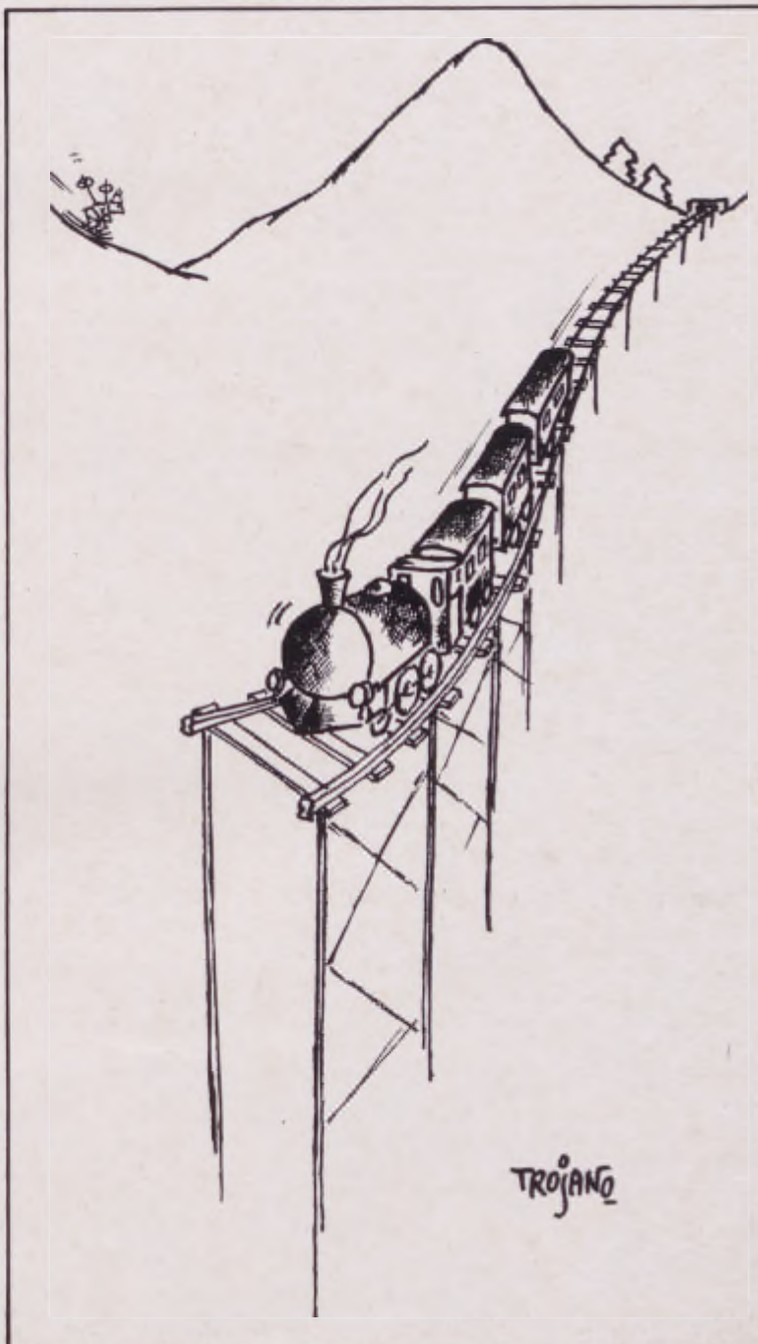
ELEZIONE DI Mr. CARTA...
...IL VINCITORE



SETTIMINA



DONATORE DI CUORI



I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Febbraio 1973 - N. 2

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale. Le lettere non firmate si cestinano.

E PER I PORTIERI?

Sig. Direttore,

a che punto si trova l'inquadramento a ruolo dei portieri di fabbricati FS?

Si diceva che con decorrenza 1° gennaio 1971 saremmo stati sistemati, ma fino ad ora non si sa più niente. Può farmi sapere qualcosa di preciso?

Giuseppe Zamaretti

● *No, purtroppo: non possiamo dirle niente di preciso né di approssimativo; in riferimento al suo specifico problema non si sente dire assolutamente niente.*

Si parla di sistemazione degli incaricati ma soprattutto degli incaricati dei servizi dell'esercizio, non dei portieri degli alloggi FS.

AUGURI AGLI ASSISTENTI DI STAZIONE

Cara Voci,

la nostra azienda ha rinnovato il vestiario a quasi tutto il personale ferroviario fornendo gratuitamente due divise, un cappotto, un berretto e una cravatta, mentre l'Assistente di Stazione è fornito del solo berretto pagato col proprio denaro. Lo acquista, si fa rilasciare la ricevuta con relative marche da bollo, che invia all'Amministrazione per poi ricevere, dopo mesi, un modesto contributo. Su « Voci della Rotaia » di ottobre, si risponde al collega di Domodossola che solo gli Assistenti abilitati al movimento e gli addetti alla dirigenza delle sale hanno diritto alla divisa. Mi sorprendo della risposta, visto che si sa benissimo che gli Assistenti di Stazione vengono utilizzati in vari servizi, e quasi sempre a contatto con il pubblico. Infatti sia gli assistenti addetti al transito, sia gli assistenti addetti ai veicoli si portano ai treni viaggiatori per le variazioni di composizione e consegna merci; insomma la loro attività si svolge quasi sempre sul piazzale. All'orario di un treno viaggiatori si assiste a vere scene di carnevale, per il contrasto tra il personale viaggiante nelle sue nuove divise e gli assistenti di stazione che si portano al treno, per espletare le loro mansioni, con il solo berretto e indossando giacche e calzoni di diverse fogge. I più giovani, poi, indossano blue jeans e magliette dai vari colori. E' vero che le disposizioni attuali non prevedono la divisa per l'Assistente, ma non vedo perché questo ostacolo dovrebbe essere insormontabile. In quanto al camice nero che si dovrebbe indossare (a parte il fatto che l'Amministrazione non lo fornisce) può essere pericoloso. Gli Assistenti infatti debbono salire e scendere dai bagagliai e sono quasi sempre costretti ad attraversare garitte di freni: l'impaccio del camice potrebbe causare infortuni.

Giuseppe Zammiello - *Battipaglia*

● *La sua lettera è stata preceduta da tante altre sul medesimo argomento, e a tutte abbiamo dato la stessa risposta. Il nostro compito è quello di rispondere ai quesiti nella maniera più precisa possibile e ovviamente non possiamo e non vogliamo andare oltre, perché significherebbe interferire in un campo di azione che ha una sua precisa configurazione sindacale.*

Tuttavia, il solo fatto che un determinato problema venga prospettato sulle nostre pagine può servire a sensibilizzare chi quello stesso problema deve risolvere: insomma diamo modo di ascoltare e di valutare le nostre « Voci » che provengono dalle rotaie di tutta la Rete.

La nostra conclusione? Auguri a lei e a tutti gli assistenti di stazione... e ben venga la divisa.

...E AUGURI AI MANOVALI DEI D.L.

Signor Direttore,

sono uno della Trazione e quello che Le espongo non riguarda la mia persona o la categoria alla quale appartengo, ma quella dei Manovali dei Depositi Locomotive.

Si tratta di personale meritevole di ogni attenzione, utilizzato nelle più svariate attività, quali la pulizia dei piazzali, l'accudimento dei mezzi di trazione, lo scarico ed il carico dei materiali ed anche facenti funzioni di aiuto macchinista. Ebbene per essi non è prevista la concessione di alcun indumento di lavoro, al contrario dei loro colleghi, più fortunati utilizzati nelle officine o in altri luoghi di lavoro. Si tenga inoltre presente che tale personale dal lato economico non è trattato nel migliore dei modi e pertanto sarebbe ancor più meritevole di aiuto.

Luigi Penso - *Venezia*

● *Per lei e per tutti i suoi colleghi valgono le considerazioni che abbiamo fatto per le lettere precedenti.*

Anche stavolta esprimiamo l'augurio che il problema venga considerato da chi di dovere con tutta l'attenzione che indubbiamente merita.

DI QUESITO IN QUESITO

Cara « Voci »,

Sono una Assistente di stazione. In qualità di profuga fruisco dei benefici della legge 336. Poiché in data 7-6-75 compirò 8 anni, 6 mesi e 1 giorno di servizio, con l'aggiunta dei 7 anni della legge suddetta posso andare in pensione con il minimo previsto (per il personale femminile coniugato) dall'art. 158. Oppure posso andare in pensione 1 anno dopo e precisamente il 7-6-76 allorché compirò 9 anni, 6 mesi e 1 giorno di anzianità?

Giancarla Cesaro - *Pontebba*

● *Il Suo quesito lo abbiamo esaminato alla luce della legge 336/70; della legge 40/1967; dell'articolo 158 dello Stato Giuridico ed abbiamo constatato che è uno dei più complessi tra quanti fino ad oggi ci sono stati sottoposti. Prima di darLe una risposta abbiamo sentito il dovere di consultarci con gli uffici competenti ma senza successo.*

Infatti, l'Azienda ha rivolto un quesito alla Corte dei Conti, ormai da alcuni mesi e non ha ancora avuto risposta. Evidentemente anche in quella sede hanno sentito il bisogno di rivolgere altro quesito ancora più in alto. Speriamo che la risposta venga prima del giugno 1975: noi faremo quanto è nelle nostre possibilità per riportarla con la massima sollecitudine.

UNA SOLA RISPOSTA, PURTROPPO

Un folto gruppo di Manovali del Deposito Locomotive di Sassari con una lunga lettera ci domanda il perché i nostri stipendi sono inferiori a quelli dei pari grado della Cassa per il Mezzogiorno, dell'Enel, o della Regione. Si chiede inoltre che a tutti i Manovali vengano concessi gratuitamente gli indumenti di lavoro e si chiedono infine chiarimenti sull'art. 29 della legge 40.

● *Si tratta di problemi che vanno al di là della competenza di un Periodico Aziendale. Il nostro potrebbe essere un parere del tutto personale e quindi di nessuna importanza.*

Per quanto concerne, invece, l'articolo 29 della legge 40 possiamo precisare che esso estende il riconoscimento economico per il servizio prestato fuori ruolo al personale dipendente dall'Azienda, anche se con contratto di diritto privato. Non ci risulta, invece che il riconoscimento sia esteso al personale dipendente dalle ditte appaltatrici.

PERCHE' SOLO A ME?

Signor Direttore,

sono un conduttore del Deposito P.V. di Benevento, ho 28 anni di servizio, ho due figli e sono ex combattente. Nel 1969 ho conseguito l'abilitazione alla dirigenza convogli ed ho sempre espletato le funzioni superiori. Il due febbraio dello scorso anno mi è stata offerta la possibilità di conseguire la nomina a capo treno, previo trasferimento al D.P.V. di Campobasso. La stessa cosa non è stata chiesta ad altri sei colleghi di più giovane età e di servizio. Io Le chiedo: perché questa differenza, e perché trasferire un agente nel cui impianto di appartenenza il turno è mancante di dodici agenti? Tutto questo è regolare anche nei confronti dell'articolo 21 della legge 668?

Armando Rillo - *Campobasso*

● *Per rispondere in maniera chiara ed esauriente alla domanda che lei ci rivolge, dovremmo fare un*

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 2 - FEBBRAIO 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

In copertina: Inverno alla stazione

lungo discorso sui criteri per le promozioni, sugli organici degli impianti, sull'art. 21 della legge 668 nonché tante altre considerazioni di carattere umano che sono poi quelle che maggiormente la amareggiano.

Proviamo ad essere brevi e semplici: i 6 conduttori più giovani e con meno anni di servizio sono stati promossi Capi Treno con decorrenza 1-1-72, mentre la sua promozione è intervenuta successivamente. Probabilmente quando essi sono stati promossi vi era disponibilità di posti di organico nell'impianto.

Ora evidentemente non ce ne sono (badi bene, tutto questo si basa su supposizioni, visto che lei non ci ha fornito tutti gli elementi necessari per una precisa valutazione, che, peraltro, non sarebbe nostro compito dare); purtroppo l'art. 21 della citata legge 668 è ancora in vigore e prevede la revoca della promozione se lei non volesse trasferirsi.

Si rivolga all'Ufficio competente per la destinazione: chissà che non si possa trovare anche per lei una sistemazione nel senso desiderato.

Auguri.

QUANDO VALE L'OPZIONE?

Cara « Voci »,

ti scrivo a nome di un gruppo di agenti appartenenti al personale viaggiante del Compartimento di Verona. Ci rivolgiamo a te per avere un parere qualificato circa il trattamento da usarsi al personale che presta la sua « opera nelle festività infrasettimanali ».

Facciamo questa richiesta perché alcuni Capi Personale Viaggiante del nostro Compartimento (Verona) vorrebbero far recuperare d'ufficio le festività al personale dipendente, affermando che così facendo essi si attengono scrupolosamente all'ultimo comma dell'art. 86 del nostro Stato Giuridico il quale limita il diritto di opzione da parte dell'agente alle sole cinque festività di Capodanno, 1 maggio, 2 giugno, 15 agosto e 25 dicembre. Quanto è contenuto nell'art. 37 B della legge 34 dell'11-2-1970 (legge che modificò profondamente le nostre competenze accessorie anche nella normativa, per loro non ha alcun valore; noi invece riteniamo che includendo in questa legge una norma che riguarda il trattamento economico delle prestazioni rese nelle giornate festive infrasettimanali si è voluto por fine ad una carenza legislativa in materia estendendo a tutte le festività il diritto di opzione da parte del personale. Rimettere in discussione tutto ciò vuol dire ritornare ai tempi in cui la materia era regolata da disposizioni che lasciavano campo libero alle interpretazioni più varie. Sappiamo anche che nei Compartimenti vicini, Bologna, ad esempio, il Direttore Compartimentale in occasione dell'approvazione della legge 34 dell'11-2-1970 emanò delle disposizioni precise affinché al personale fosse garantito il diritto di opzione.

Concludendo ci meraviglia il fatto che quando si hanno dei dubbi sulla interpretazione di leggi o disposizioni, o quando la interpretazione data sia in netto contrasto con altre interpretazioni non si senta il dovere di chiedere pareri illuminanti come in questo caso ad esempio.

Per il gruppo di agenti
Luigi Capriglioni
D.P.V. Trento

● *Con la legge 40 del 1967 venne modificato l'art. 86 dello Stato Giuridico per offrire al Personale il diritto di opzione tra il pagamento o il recupero delle festività infrasettimanali lavorate; limitatamente però a quelle elencate nella legge stessa. Per le altre, il diritto di opzione resta all'Azienda.*

Nel quadro delle recenti trattative Azienda-Sindacati (nota piattaforma) venne posto il problema dell'opzione da parte del Personale per tutte le festività e a tal riguardo si ottenne una positiva pronuncia politico-aziendale.

Fino a questo momento però non ci risulta sia stato emanato il relativo decreto.

Per il riferimento che lei fa all'art. 34 delle D.C.A. possiamo dirle che esso non modifica l'art. 86 dello Stato Giuridico.

VOCI E B.N.C. PER IL 1973

Tanti premi per voi e per i vostri figli

Abbiamo sotto gli occhi centinaia e centinaia di lettere, specie di ragazzi, che esprimono consensi per le nostre iniziative dello scorso anno in particolare per la concessione delle borse di studio e per i premi vacanze. Mentre porgiamo a tutti il nostro affettuoso « grazie » assicuriamo i nostri abbonati che le stesse iniziative saranno riprese e ulteriormente migliorate per il 1973.

Ne beneficeranno tutti i nostri abbonati che sono anche soci della Banca (basta possedere una quota di capitale di L. 1.000) e nel contempo o correntisti o assicurati. Ecco i premi che saranno assegnati nel 1973:

— premi risparmio per 10 milioni ai figli degli abbonati che avranno frequentato col migliore profitto la 4ª elementare nell'anno scolastico 1972-73;

— premi per viaggi, crociere e soggiorni per due persone in località turistiche;

— premi in denaro in occasione della Giornata del Ferroviere a coloro che si saranno segnalati per lodevole comportamento in servizio e fuori;

— premi in denaro a quanti si saranno distinti nella ricorrente campagna per l'acquisizione di nuovi abbonati al periodico.

Chiunque voglia contribuire alla nostra campagna abbonamenti può mettersi in contatto coi redattori compartimentali di « Voci » (il numero telefonico è nelle pagine di Tutta Rete) che provvederanno poi a segnalare i loro nominativi alla Redazione Centrale per la concessione dei premi.

La nostra opera di proselitismo deve essere svolta soprattutto tra i ferrovieri delle nuove leve. Il Periodico può costituire per loro un prezioso strumento per inserirsi nell'Azienda per conoscerne le strutture e l'organizzazione e, nello stesso tempo, per integrarsi nella nostra grande comunità umana.

Mentre porgiamo il nostro « grazie » a quanti vorranno collaborare con noi nella nuova Campagna di diffusione, rivolgiamo un caldo saluto a tutti coloro che nel corso del nuovo anno diventeranno nostri abbonati.

SOTTUFFICIALI

Caro Direttore,

il periodico aziendale nella rubrica « E' bene saperlo », a proposito dell'art. 26 della legge 775/28-10-1970, ha scritto, fra l'altro, che sono esclusi dal beneficio previsto dall'articolo stesso i dipendenti provenienti dai Sottufficiali delle Forze Armate (per i quali vigono altri provvedimenti).

Desidererei conoscere quali sono i provvedimenti che potrebbero interessare i vincitori di concorsi pubblici provenienti dalle FF. AA.

Vittorio Giannetti - *Casagiove*

● *Richieste di precisazioni su questo argomento ci sono pervenute anche da Leonardo Ruggeri di Messina, da Giovanni Stanzioni di Cancello e da altri. A tutti rispondiamo che ai sottufficiali transitati nel ruolo del personale ferroviario in base al disposto dell'articolo 302 dello Stato giuridico, ai quali si applicano le disposizioni previste dall'articolo 43 del D.P.R. 1077/70 e cioè il 2° parametro di stipendio all'atto dell'assunzione, il 3° dopo un anno di servizio ferroviario e poi tanti scatti di stipendio per quanti sono gli anni di effettivo servizio militare prestato, non si applicano invece i benefici dell'art. 26 della legge 775/1970 in quanto, non essendo cumulabili con quelli previsti dalla successiva legge, sono certamente meno vantaggiosi.*

HO AVUTO IL BENEFICIO?

Signor Direttore,

in qualità di ex combattente ho ottenuto due anni di maggiore anzianità nella qualifica al momento della assunzione, due anni che mi hanno consentito di beneficiare di uno scatto e di niente altro. Sono stato promosso manovratore nel 1968, i requisiti per la promozione li avevo già maturati nel 1963 essendo fin da quella data in articolo 80. Ritengo che avrei dovuto essere promosso due anni prima e cioè nel 1966, tenendo conto di quella retrodatazione. Sono stato poi promosso 1° manovratore, in data 1-1-1971, ed ho avanzato domanda per il riconoscimento dei due anni in quest'ultima qualifica e mi è stato risposto che non ne avevo diritto in quanto assunto dopo il 1954. In pratica, quindi, nel corso della mia carriera non ho mai beneficiato di quei due famosi anni previsti dalle leggi per gli ex combattenti.

Guerrino Faquinta
Torre Annunziata C.le

● *Il beneficio di cui lei parla era limitato a due anni di maggiore anzianità ai fini economici e normativi da godere per una sola volta. Quando lei è stato assunto in ferrovia, nel 1962, allo stipendio iniziale è stato aggiunto uno scatto, come se avesse già due anni di servizio, e inoltre lei è stato scrutinato per la promozione a Manovratore con due anni di anticipo sul minimo previsto di permanenza nella qualifica. Tenga presente che essere scrutinato non significa essere necessariamente promosso. Così come è accaduto per tanti altri, anche per lei il beneficio non ha portato sostanziali risultati, ma è stato interamente attribuito.*

DALLA PARTE DI LEI: GIOIE E DOLORI DELLA DO

COME VA, CARA COLLEGA?

Dalle "addette straordinarie" e dalle "contrattiste" del 1942 alle dirigenti, impiegate, capi stazione, operaie di oggi. Che cosa si è fatto, cosa si potrebbe fare.

NELL'INVERNO del 1942 in due stanzette degli uffici del Compartimento di Roma una ventina di donne, né giovani né vecchie, seguivano il corso di telegrafiste. Nelle due stanzette non riscaldate il freddo era pungente e le donne stavano rinserrate nei cappotti sdruciti del tempo di guerra. Nell'aria si respirava un accentuato nervosismo: entro pochi giorni sarebbero cominciati gli esami di telegrafista e bisognava superarli a tutti i costi. Infatti quelle donne, come tutte le altre che svolgevano vari compiti presso le stazioni e le gestioni delle merci, erano sprovviste di qualunque identità giuridica. Le chiamavano « addette straordinarie », una definizione di nuovo conio che nessuno sapeva cosa volesse dire e non era scritta nel Regolamento del personale o in altri documenti ufficiali. Costretta a servirsi del lavoro femminile per colmare i vuoti che i richiami alle armi scavavano nel personale di ruolo, l'Amministrazione ferroviaria dell'epoca provvedeva a cautelarsi, interponendo tra sé e le insolite prestatrici d'opera una barriera, se non di cavalli di Frisia, almeno di cavilli. Poco diversa, a parte il nome, era la situazione delle donne che prestavano servizio negli uffici con compiti di concetto o d'ordine. Le chiamavano le « contrattiste », perché avevano sottoscritto un contratto a termine congegnato in modo che non potesse costituire un supporto giuridico da porre in campo per future rivendicazioni.

« Addette straordinarie » nell'esercizio, « contrattiste » negli uffici, furono queste le donne-ferroviere negli anni in cui imperversava la guerra amara che ci era stato imposto di combattere senza ragioni ideali.

Finito il conflitto tornati i reduci, quelle lavoratrici rimasero. Non si rinnovò l'ingratitudine del 1918 quando le donne che avevano rimpiazzato i ferrovieri combattenti, finita la guerra, erano state messe alla porta senza nemmeno dire grazie. Nel 1918 un tale rifiuto era conforme alla mentalità corrente e alla situazione generale del Paese. Infatti, a parte le donne del sottoproletariato che lavoravano da sempre e non avevano certo atteso l'occasione della guerra per stancare le loro braccia nelle opere agricole o nelle filande, per tutte le altre donne restava valido l'ideale della regina della casa, sposa e madre, il marito da servire, i figli da crescere. Il lavoro fuori delle mura domestiche si riteneva ancora qualcosa di degradante, di vagamente peccaminoso. La politica, le lotte di classe, erano ubbie nelle quali il gentil sesso non s'immischiava. Nessuna eco aveva avuto presso di noi il movimento delle suffraggette inglesi; e la proposta di legge Morelli che voleva estendere alle donne il diritto di voto era naufragata nell'indifferenza. Angelo del focolare o mammifero di lusso, la donna era paga della supremazia della alcova.

Ma nel secondo dopoguerra la situazione è radicalmente cambiata. La donna, senza rinunciare (e come lo potrebbe?) alle lusinghe della propria femminilità e alla missione di madre, non è più l'acchiappamariti che strimpella romanze nel salotto buono. Più o meno consapevolmente, la donna vuole uscire dalla condizione di « cosa che si offre » per assurgere a quella di persona responsabile che decide. Non è più disposta ad essere la « colonia dell'uomo », come avverte da Parigi Simone De Beauvoir, anima gemella di Sartre, alla stagion dei fiori dell'esistenzialismo. In Italia, la Carta Costituzionale del 1948 riconosce ai due sessi piena eguaglianza di diritti. Dal tempo del Codice Napoleonico che considerava le donne irresponsabili alla stregua dei bambini e dei pazzi, il passo è enorme; e anche nel mondo del lavoro le ripercussioni non possono mancare. Nelle F. S., le « addette straordinarie » e le « contrattiste » sono rimaste al loro posto e nessuno pensa di licenziarle con l'aria nuova che circola anche nel nostro Paese. E poiché d'altra parte sarebbe impossibile protrarre la finzione delle lavoratrici giuridicamente inesistenti, nel 1947 il D.L. n. 667 stabilisce la sistemazione a ruolo delle « contrattiste »; e cinque anni dopo la legge n. 1844 del 1952 sancisce analoga sistemazione per le « addette straordinarie » che hanno dovuto sopportare un più lungo purgatorio. Con questi provvedimenti, l'Amministrazione ferroviaria cessa di essere il « feudo » degli uomini, ha perduto il carattere di « sacralità » dei tempi islamici nei quali è inibito l'ingresso al sesso gentile. La notizia corre sulle ali del vento, accendendo di molte speranze le nuove leve femminili che, conclusa la scuola, aspirano ad un posto e ad uno stipendio, sull'onda montante del consumismo. Comincia così

A FERROVIERE

PERSONALE FEMMINILE IN SERVIZIO NELLE FERROVIE DELLO STATO

Numero globale 5981

PERSONALE DEGLI UFFICI

Carriera direttiva	9
Carriera di concetto	626
Carriera esecutiva	1172

PERSONALE DELL'ESERCIZIO

Capistazione	86
Capigestione	154
Gestori e ausiliari di fermata	340
Personale esecutivo delle stazioni	1266
Personale scorta treni	175
Personale di macchina	3
Dirigenti tecnici	4
Operai e verificatori	47
Personale esecutivo della linea	15
Personale di vigilanza	1990
Autisti	1
Manovali	93

quella che potremmo chiamare « la invasione » delle cottimiste. Tradizionalmente, nelle F.S. il lavoro di copiatura a macchina era appannaggio di rudi manovali che, per sfuggire alle fatiche del piazzale, si erano fatti distaccare presso gli uffici a strimpellare sulla tastiera di vecchie Olivetti. Ma, avvicinandosi l'ora del pensionamento di quei « soldati di fureria », e accumulandosi le lettere da copiare a macchina, si pensò di affidarle a dattilografe estranee all'Azienda che l'avrebbero copiate a cottimo. Ancora una volta tornava a manifestarsi la preoccupazione di non vincolare l'Amministrazione ad un rapporto d'impiego stabile col personale femminile. E in realtà il pagamento avveniva a cottimo, ma le lavoratrici, per evidenti necessità di carattere pratico, accedevano nei nostri uffici e vi prendevano dimora, portando una ventata di giovinezza nelle grigie stanze. Come al tempo della guerra, le donne tornavano a raggomitolarsi dietro i tasti della macchina per scrivere, ma c'era nei loro occhi la consapevolezza dei nuovi diritti; e poi il patrocinio dei Sindacati diveniva ogni giorno più autorevole. Così nel 1963 arriva una legge che, previo un esamino attitudinale, sistema le cottimiste nel paradiso del personale di ruolo. Frattanto con l'approvazione del nuovo Stato giuridico dei dipendenti F. S. (legge n. 425 del 1958) ai pubblici concorsi banditi dall'Azienda venivano ammesse anche le donne, peraltro limitatamente alle carriere di concetto ed esecutive degli uffici. Al gentil sesso, restavano ancora vietati i concorsi per le carriere direttive e per tutte le qualifiche dell'esercizio. Effimera preclusione che non poteva durare. Infatti, per rincarare il dettato costituzionale, ecco la legge n. 66 del 1963 la quale stabilisce che « la donna può accedere a tutte le cariche, professioni ed impieghi pubblici compresa la magistratura, nei vari ruoli, carriere e categorie, senza limitazioni di mansioni e di svolgimento della carriera ». Un linguaggio così debbono intenderlo anche i sordi. E ancora una volta l'Amministrazione ferroviaria deve tenere il passo con i tempi. La legge n. 668 del 1967 elimina nei concorsi banditi dalle F.S. ogni discriminazione fra i due sessi e nello stesso anno vengono assunte, quali vincitrici di concorso, donne con qualifiche di capostazione e capogestione. La loro fotografia fa il giro dei giornali; e più o meno nella stessa epoca compaiono le fotografie delle donne commissario di polizia, avvocato,

COME VA, CARA COLLEGA?

sindaco, procuratore della Repubblica, ecc. A livelli professionali meno elevati, negli uffici e nelle fabbriche, le donne sono in trincea, gravate (sul filo della nevrosi) dal doppio peso del lavoro esterno e degli impegni familiari, tra i quali primeggia, per il suo alto significato umano ed affettivo, la cura e l'affidamento dei figli. Disposizioni di legge prevedono la costituzione di asili nido da parte delle Aziende che occupino più di cinquanta lavoratrici. Nel 1970, il D.M. n. 19230 segna la creazione dell'asilo-nido per i figli delle dipendenti della Direzione Generale F.S. Si avviano poi le procedure per la creazione di altri « asili » presso le Sedi compartimentali, ma frattanto la competenza in materia viene deferita agli Enti Locali e perciò all'Azienda non rimane alcuna possibilità d'iniziativa diretta. La legge n. 1204 del 30 dicembre 1971 sulla tutela delle lavoratrici madri (che stabilisce fra l'altro i periodi di assenza retribuita in dipendenza del puerperio) è la più avanzata conquista sociale del mondo del lavoro femminile; sarebbe superfluo illustrare qui la portata e il valore che sono d'altronde ben noti.

Se poi, volgendo per un momento l'occhio ad un panorama più vasto, consideriamo l'importante evoluzione intervenuta recentemente anche nel diritto di famiglia, l'equiparazione fra i due sessi appare ormai un fatto compiuto, e non solo nel campo del lavoro. Eppure questo impetuoso processo di parificazione che in meno di un trentennio ha fatto piazza pulita di concezioni e di pregiudizi secolari, giunto al suo apice, conosce ai nostri giorni un punto di crisi, testimoniato dalla reviviscenza di polemiche, recriminazioni, accuse al sesso forte. Senza tener conto del pullulare di Associazioni femministe protestatarie ed estremistiche che predicano la lotta all'eterno oppressore, stampano opuscoli e libelli (da poco è in circolazione « Effe », la prima rivista femminista italiana) propagandando tesi farneticanti condannate all'isolamento, occorre registrare inquietudini e tensioni che sommuovono il mondo del lavoro femminile e sono incentrate sull'effettiva parificazione dei due sessi e sull'eguaglianza retributiva che, nonostante le affermazioni di principio e gli accordi sottoscritti, non avrebbero trovato reale applicazione. Non possiamo indugiare sui contrasti e le difficoltà che si verificano all'interno di altre Aziende; vi abbiamo accennato in quanto sintomatiche di un malessere sociale abbastanza generalizzato; torniamo ora ad occuparci delle F.S. Per la nostra Azienda, come per ogni Impresa pubblica o privata, sussiste in via permanente il problema della migliore utilizzazione e rendimento dei propri dipendenti, maschi e femmine, in rapporto alle finalità produttive che l'Azienda stessa persegue. Questo principio vale non solo nell'interesse dell'Impresa che tende ovviamente a livelli di produttività sempre più elevati, ma anche del lavoratore che dà il meglio di se stesso, se è utilizzato in compiti a lui congeniali, capaci di stimolare il suo interesse e spirito d'iniziativa. E' troppo ovvio ripetere che il lavoro può essere fonte di soddisfazione o d'afflizione, secondo il tipo d'attività che siamo chiamati a svolgere. Spesso, molti impiegati neghittosi sono in realtà soltanto dei male utilizzati. Il dipendente che deve sobbarcarsi ad un lavoro inadatto alle proprie possibilità e inclinazioni, ne riporta spesso un danno fisio-psichico che può essere anche rilevante, anche se non sempre evidenziabile. In quest'ordine di idee trova la sua collocazione un problema che, cacciato dalla porta in virtù delle leggi sul lavoro femminile prima ricordate, è rientrato dalla finestra, perché l'esercizio dei treni ha delle esigenze pesanti e inderogabili che sono quelle che sono. Ci si domanda se l'utilizzazione del personale femminile indiscriminatamente in tutte le mansioni dell'esercizio soddisfi criteri di razionalità produttiva e di buona gestione, sia dal punto di vista del datore di lavoro che del lavoratore. E che il quesito non sia né pretestuoso né infondato appare evidente, se si considera la molteplicità dei compiti del servizio attivo che, imponendo responsabilità, sacrifici e fatiche più o meno grandi, vanno dalla guida del treno alle dure incombenze di manovalanza, dal controllo e manutenzione degli impianti elettrici e di segnalamento, alla riparazione del materiale, dall'aggancio e manovra dei veicoli ai lavori sulla linea e in galleria, talvolta in condizioni di emergenza, di giorno e di notte, e a sfida delle avversità atmosferiche. Ovviamente al quesito prima accennato non si può rispondere in base a valutazioni sommarie ed approssimative o, peggio ancora, rispolverando le tradizionali prevenzioni e diffidenze che portano l'uomo ad assumere nei confronti dell'altro sesso un atteggiamento ambivalente fatto di sfiducia e di protezione. S'impongono perciò indagini ed accertamenti, tanto più che le nuove tecniche dell'esercizio ferroviario hanno cambiato e ancor più cambieranno alcuni tipi di lavoro e le modalità d'esecuzione. E in questo contesto rientra l'interrogazione che l'on. Adriana Fabbri Seroni ed altre parlamentari hanno rivolto al Ministro dei Trasporti. In sostanza, le interroganti (a parte il tono in qualche punto polemico, d'altronde abituale in documenti del genere) chiedono conferma delle indagini e degli accertamenti tendenti a stabilire l'idoneità ai servizi attivi del personale femminile, sottolineando che eventuali discriminazioni sul lavoro in rapporto al sesso sarebbero in contrasto con le disposizioni di legge. E il Ministro risponde dichiarando che indagini del genere « condotte alla luce del precetto primario costituzionale della parità dei due sessi » sono ispirate dal duplice fine di garantire l'integrità fisica delle lavoratrici e la sicurezza dell'esercizio. E' poi evidente che qualora in futuro si rendesse indispensabile attuare, per alcune qualifiche del servizio attivo, limitazioni nei confronti del personale femminile, tali limitazioni dovrebbero in ogni caso essere sancite da disposizioni di legge. Non tocca a noi chiosare né l'interrogazione, né la risposta. Abbiamo voluto riportarle a parte con molta evidenza affinché possano essere lette e valutate in tutta la loro integrità, senza allarmismi o deformazioni. Il Ministro ha dichiarato esplicitamente che sull'indagine sarà sentito il parere del Consiglio di Amministrazione. In quel consesso, i rappresentanti sindacali sono numerosi e agguerriti. Anche questa ultima circostanza sta a confermare che gli interessi delle lavoratrici saranno salvaguardati, che tutto si svolgerà alla luce del sole e non vi saranno manovre sotterranee. Oggi nessuno che abbia serietà e senso della responsabilità può lanciarsi in anticipazioni che risulterebbero gratuite e infondate; e tanto meno lo faremo noi che su queste colonne ci proponiamo un'informazione leale ed obiettiva.

Vorremmo soltanto, senza la mutria del sociologo o del giurista, esporre a titolo personale alcune considerazioni, da collega a collega, libero ognuno di mantenere le proprie idee e di difenderle. Cominciamo dall'aspetto giuridico. Alla ricordata legge n. 66 del 1963 che apre alle donne l'accesso a tutte le professioni, noi dobbiamo (come ad ogni altra legge) un rispetto che

L'interrogazione parlamentare e la risposta del Ministro dei Trasporti

L'INTERROGAZIONE

L'on. Adriana Fabbri Seroni ed altre deputate hanno interrogato il Ministro dei Trasporti e della Aviazione Civile per sapere:

1) se è a conoscenza del fatto che su sollecitazione del Servizio Personale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato alcuni Servizi della stessa Amministrazione hanno elaborato note secondo le quali sarebbe necessario escludere le donne dall'impiego in alcune qualifiche in base al presupposto non dimostrato che le donne, oltre a possedere struttura fisica mediamente inferiore a quella dell'uomo, avrebbero una personalità psicologica che a confronto dell'uomo presenta in generale minore iniziativa, minore disposizione a reagire positivamente agli imprevisti, maggiore emotività;

2) se non ritiene necessario, al fine di combattere orientamenti, tendenze e prassi del tutto incompatibili con la parità dei sessi sancita dalla Costituzione, di cui la Pubblica Amministrazione dovrebbe essere particolarmente rispettosa, richiamare l'attenzione dell'Amministrazione ferroviaria al più fermo rispetto della norma costituzionale e al tempo stesso della legge n. 66 del 1963 in materia di accesso della donna a tutte le cariche, professioni e impieghi pubblici senza limitazioni di mansioni e di svolgimento di carriera.

LA RISPOSTA DEL MINISTRO

L'emanazione della legge 9 febbraio 1963 n. 66 sull'ammissione delle donne ai pubblici uffici ed alle professioni ha posto, in continua progressione di tempo, il concreto problema del reale impiego del personale femminile proprio nelle qualifiche dei servizi attivi dell'esercizio ferroviario, i cui compiti d'istituto implicano l'espletamento di peculiari mansioni, per diversi aspetti particolarmente gravose. Da ciò è scaturita la necessità di approfondire ogni aspetto del problema e sono state svolte indagini al fine di stabilire per quali qualifiche dell'esercizio il personale femminile possa convenientemente svolgere determinate mansioni con piena garanzia sia per quanto riguarda la tutela dell'integrità fisica della lavoratrice stessa, sia per quanto attiene alla sicurezza dell'esercizio, presupposto quest'ultimo di ordine fondamentale per l'espletamento del servizio ferroviario. Dette indagini condotte alla luce del precetto primario costituzionale della parità dei due sessi e della legge n. 66 del 1963 tengono anche conto di talune sentenze della Corte Costituzionale che riconoscono la facoltà del legislatore di condizionare ad alcuni indispensabili requisiti l'idoneità a ricoprire un certo ufficio.

In relazione a tutto quanto precede, si assicura che nello studio oggetto dell'interrogazione in esame, le cui conclusioni saranno sottoposte anche al parere del Consiglio d'Amministrazione, verranno tenuti ben presenti sia il principio della eguaglianza dei due sessi, sia le esigenze dell'esercizio ferroviario che ha diretti riflessi sulla pubblica incolumità.

E' comunque da tener presente che eventuali provvedimenti che non consentissero l'ammissione del personale femminile in alcune qualifiche dell'esercizio non potrebbero essere adottati che per legge.

non è né formale né farisaico. Però le leggi, per buone che siano, contengono sempre qualche cosa di astratto, di teorico, di generale, non possono prevedere e disciplinare tutte le circostanze della vita che è fluida e ambigua, ricca di complessità imprevedibili. Solo nel mondo semplificato e automatico degli animali, o per meglio dire degli insetti, vigono leggi ferree e immutabili. In un mondo umano, le norme possono essere adattate e modificate ove ciò sia giusto e necessario. Prendendo alla lettera la legge n. 66, una ragazza diciottenne, finito il liceo, chiese anni or sono di essere ammessa a frequentare l'Accademia militare di Modena. Non inventiamo niente, l'hanno scritto i giornali, e l'avrete letto anche voi. In punto di diritto, come dicono i giuristi, l'aspirante Tenente di fanteria non aveva torto, ciò non toglie che la sua richiesta testimoniasse una preoccupante sbandata fuori del reale e del concreto. Ma mettiamo da parte certe vicende da « vaudeville » e torniamo al nostro tema. Al di là dell'aspetto giuridico, c'è quello umano e sociale che ci preme ancora di più. Qualora risultasse evidente (ripetiamo che si tratta solo di una ipotesi) l'utilità di non far pesare sul personale femminile determinati compiti dell'esercizio; qualora venisse accertata una progrediente debilitazione fisico-psichica della lavoratrice cagionata dall'iterazione coatta di compiti ad essa inadatti o comunque eccessivamente gravosi, anche in rapporto a condizioni ambientali e a turni di lavoro fuori residenza, sarebbe logico ed umano intestardirsi a lasciare le cose immutate? Sarebbe questa una conquista sociale, un progresso, un contributo all'ulteriore emancipazione delle compagne della nostra vita? La risposta è ovvia. In certe circostanze, l'assegnazione di mansioni più appropriate diventerebbe un provvedimento salutare. Tuttavia, nel momento stesso in cui le scriviamo, dubitiamo che queste argomentazioni riusciranno persuasive per le nostre lettrici. Le donne diffidano di certa sollecitudine maschile nei loro confronti, la trovano sospetta e sono decise a difendere l'eguaglianza ottenuta con tanti sacrifici. Ma proprio qui, a nostro avviso, è il punto cruciale della questione. L'eguaglianza è sacrosanta, ma dove sta scritto che debba per forza essere verificata alla guida di un elettrotreno o al banco d'aggiustaggio di un'officina? Dove sta scritto che da una differenziazione di tendenze e di attitudini, e quindi di compiti, possa dedursi l'inferiorità mentale, morale o fisica di un sesso rispetto all'altro? « Maschile » e « Femminile » sono modi di essere umani, differenti, ma complementari. Solo tenendo ferma questa realtà che ha stabilito la Natura, solo conservando ciascuno le proprie attitudini e peculiarità in ogni campo, compreso quello del lavoro, sarà possibile raggiungere la piena armonia dei ruoli maschile e femminile, diversi certo, ma eguali per dignità e valore.

Saremo utopisti, ma a noi piace pensare ad un mondo futuro nel quale gli uomini siano interamente uomini e le donne interamente donne, pienamente consapevoli della specificità ed unicità del loro sesso, senza impossibili ed innaturali identificazioni su modelli di comportamento maschili. Ciò non significa che gli uomini debbano comandare e le donne ubbidire; al contrario diverrà più agevole la strada della reciproca comprensione e del mutuo rispetto. E soprattutto abbandoniamo le ridicole supremazie, le anacronistiche « guerre dei sessi » che, per la loro matrice irrazionale e oscurantista, riporterebbero indietro di almeno cento anni la nostra società.

Marcello BUZZOLI

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Il bilancio di previsione dei trasporti

« L'ESIGENZA di una visione d'insieme delle varie componenti e di una impostazione globale e unitaria del problema dei trasporti, per una maggiore efficienza della produttività e per offrire alla collettività servizi adeguati e soddisfacenti » è stata ribadita dall'On. Bozzi durante la presentazione e l'illustrazione del bilancio di previsione del nostro Ministero.

Successivamente il Ministro, riferendosi al deficit dell'Azienda ferroviaria, ha fatto presente che l'attuale, pesante situazione di bilancio deriva anche da una costante lievitazione dei costi alla quale non ha fatto riscontro un allineamento tariffario. Dovendo al riguardo distinguere tra costi economici e costi scciali, è almeno necessario — ha proseguito il Ministro — adeguare il rimborso alle Ferrovie dello Stato degli oneri extra-aziendali e di servizio pubblico gravanti sull'esercizio ferroviario.

Inoltre, l'Azienda ferroviaria, in ottemperanza al noto ordine del giorno espresso dalla Camera dei Deputati, ha posto allo studio — pur tra innegabili difficoltà di ordine pratico — la possibilità di ridurre le facilitazioni di viaggio attualmente in vigore.

Quanto al miglioramento dell'efficienza tecnica del sistema ferroviario, mentre il Piano-ponte di 400 miliardi, già approvato dal Parlamento, assicurerà la continuità dei lavori, iniziati nel corso del Piano Decennale 1962-1972, non vi è dubbio che un livello funzionale elevato delle Ferrovie dello Stato potrà essere raggiunto solamente con il finanziamento di 4.000 miliardi previsto dal Piano Poliennale. A proposito di tale Piano, l'On. Bozzi ha precisato che sono stati ultimati tutti gli accertamenti tecnico-finanziari e quindi che esso verrà esaminato subito dal CIPE in via definitiva.

Il Ministro, dopo aver illustrato le varie questioni concernenti i settori di competenza dell'Aviazione Civile e della Motorizzazione Civile, ha così concluso il suo intervento: « i problemi dei trasporti sono così complessi, così intimamente legati allo sviluppo sociale ed economico del Paese che meritano l'attenzione che il Parlamento ad essi dedica. Io sono sicuro che dal dialogo tra Governo e Parlamento potranno scaturire precise indicazioni e le migliori prospettive di soluzione di tali problemi, nell'effettivo interesse della collettività nazionale ».

M. Pi.

Santoni Rugiu ha lasciato l'Azienda

Da sinistra al tavolo: il dott. Santoni, il Ministro Bozzi, il dott. Panicelli, il nostro Direttore Generale ing. Bordoni.

IL DR. GIUSEPPE SANTONI RUGIU, nostro Vice Direttore Generale, recentemente nominato Consigliere di Stato, ha lasciato l'Azienda. A sostituirlo è stato chiamato il dr. Walter Panicelli, già Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico e più recentemente Presidente della C.I.T.

I commiati ufficiali hanno sempre un fondo di malinconia e una patina di retorica; stavolta nel corso della cerimonia in cui è stato porto il saluto di commiato al dr. Santoni, anche se la « dominante » è stata una certa atmosfera patetica, diremmo che di retorica proprio non ce ne è stata.

Insomma non c'era niente da inventare, da gonfiare, da abbellire: il dr. Santoni è il personaggio che tutti conoscono con un perfetto equilibrio di sobrietà e calore umano, che sa sempre proporre senza enfasi una cordialità affettuosa.

Così i saluti che gli sono stati rivolti, come le sue parole di ringraziamento hanno conservato questa misura e questo stile: l'intervento del Direttore Generale, ing. Bordoni, che ha arricchito di molte battute le sue espressioni di stima e amicizia; quello del dr. Panicelli, che ha affettuosamente rievocato gli « anni verdi » vissuti insieme — nel lavoro e nello sport — al dr. Santoni; infine, quello dell'on. Bozzi che ora nella prospettiva di un rapporto di impegnata collaborazione tra il Ministro e il suo Capo di Gabinetto (il dr. Santoni ricopre attualmente questo importante incarico), ora in quella di un rapporto amichevole fondato sulla stima, ha tratteggiato la figura dell'uomo e del funzionario, definendolo, secondo l'accezione tradizionalmente più nobile, un perfetto « servitore dello Stato ».

Della nobilissima replica del dr. Santoni ci piace ricordare sopratutto le parole conclusive che ci sembra sintetizzino meglio di qualsiasi commento la sua personalità, la sua sensibilità, il suo inconfondibile modo di essere: « Al momento di lasciare l'Azienda — ha detto il dr. Santoni — io desidero soprattutto chiedere scusa a quanti, sia pure involontariamente, avessi recato offesa; a quanti possano ritenere che io abbia contribuito a non concedere un beneficio a cui ritenevano di poter legittimamente aspirare. Posso solo dire che, in ogni caso, io mi sono sempre impegnato ad agire secondo giustizia, con la maggior possibile imparzialità, nel rispetto dei diritti di ciascuno ».

Il Dr Giuseppe SANTONI-RUGIU è nato a Roma il 14 febbraio 1909. Si è laureato in giurisprudenza presso l'Università di Roma nel 1930. Vincitore nel 1933 del concorso ad Ispettore delle FS, ha raggiunto rapidamente il vertice della carriera ferroviaria con la nomina a Vice Direttore Generale nel 1962. Il 22 dicembre dello scorso anno, quando già era stato chiamato a ricoprire la carica di Capo di Gabinetto del Ministro dei Trasporti e dell'A.C., è stato nominato Consigliere di Stato. E' tuttora membro ordinario del Consiglio Superiore della Pubblica Amministrazione; Presidente della CEMAT; membro della Delegazione Internazionale per gli Affari del Sempione; Componente del Comitato dell'Amministrazione per le Attività Assistenziali Italiane e Internazionali, quale delegato del Ministero dei Trasporti.

Numerosi ed importanti sono gli incarichi disimpegnati dal dr. Santoni-Rugiu anche in campo internazionale: ha presieduto diverse Commissioni e Comitati in seno alla CEMT, alla CECA, alla CEE e ad altre Organizzazioni Intergovernative. Il Dr. Santoni è autore di numerose ed ampie monografie, articoli e rassegne in materia di diritto ed economia dei trasporti.

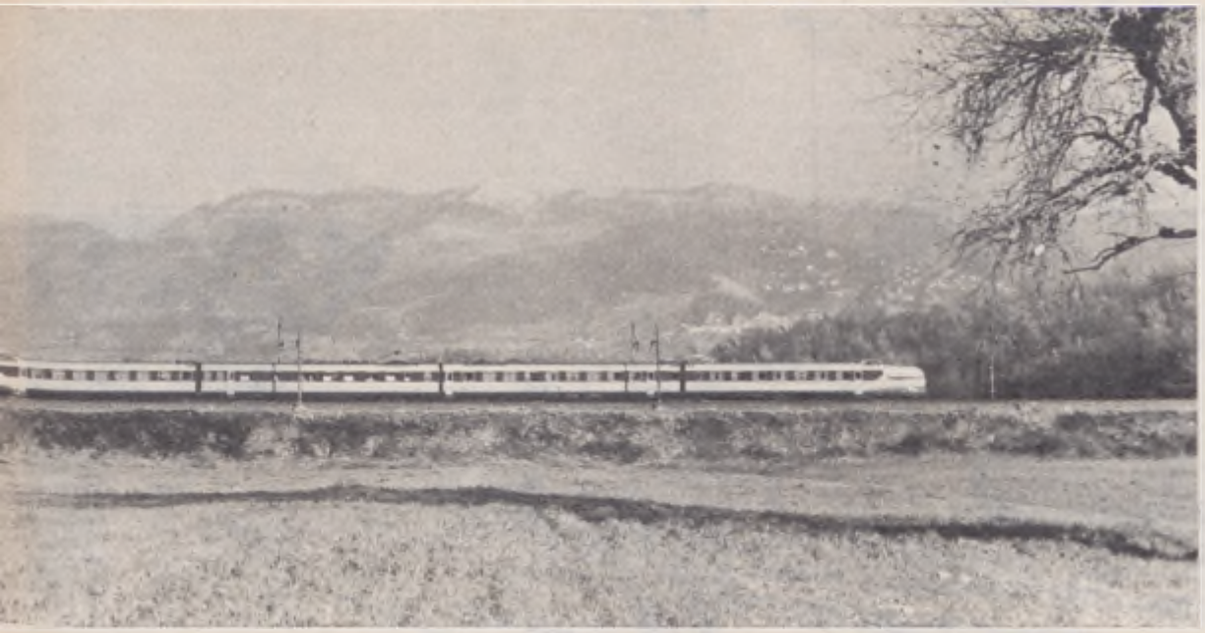
Dicembre '72 boom dei traghetti

NELLO SCORSO dicembre, il traffico FS dei viaggiatori è stato caratterizzato dall'effettuazione di percorsi più lunghi rispetto a quanto si verificò nel corrispondente mese del 1971. I passeggeri/km. sono stati, infatti, 3,3 miliardi, con un aumento del 2,20%. I relativi introiti si aggirano sui 24 miliardi e mezzo (+8,26%), dei quali 6 miliardi e 765 milioni vanno riferiti al periodo che va dal 18 alla fine del mese. Nei confronti dell'analogo periodo del 1971, il maggiore aumento percentuale negli introiti — e cioè il 16,55% — è stato registrato presso il Compartimento di Reggio Calabria. Notevoli anche gli aumenti ottenutisi a Palermo (16,17%), Napoli (9,86%), Cagliari (9,15%), Bari (8,41%). A Roma si è avuto un introito pari a 1 miliardo e 366 milioni, con un aumento del 7,56%. A Milano si è incassato di più rispetto alla capitale: 1 miliardo e 671 milioni, il che rappresenta, tuttavia, una contrazione del 4% rispetto al dicembre '71.

Per quanto riguarda il settore merci, nell'intero mese si sono avuti i seguenti risultati: 4,8 milioni di tonnellate trasportate (+0,22%), 1 miliardo e 470 milioni di tonnellate/km (— 1,84%), 19 miliardi e 441 milioni di lire di introiti della gestione (— 2,6%).

Il servizio di auto al seguito e quello effettuato con treni navetta ha registrato una contrazione del 18,9 per cento nella quantità e del 10,61 per cento negli introiti. Il servizio di traghettamento da e per la Sicilia e da e per la Sardegna ha dato, al contrario, ottimi risultati: le percentuali d'aumento sono pari al 50,21 nella quantità e al 54,27 negli introiti, per i servizi interessanti la Sicilia; al 19 e all'11,66 per ciò che concerne quelli con la Sardegna.

S.A.



TEE: in "fuoriserie" attraverso l'Europa

LA RETE percorsa attualmente dai Trans Europ Express è di 40.000 chilometri e serve 110 importanti città di nove Paesi europei tra le quali si contano sei Capitali di Stato.

Bastano questi pochi elementi per dare un'idea dell'importanza e della vastità di questo sistema ferroviario che meno di venti anni fa ancora non esisteva.

Atto di coraggio e di fede da parte delle ferrovie fu la istituzione dei treni TEE, si è detto da qualche parte, ma piuttosto dovrebbe definirsi atto di lungimiranza che permise di dare inizio ad un capitolo molto importante nella storia delle comunicazioni ferroviarie europee. Comunque il coraggio e la fede dovettero essere anche necessari se si va con la mente al periodo in cui i TEE furono istituiti: era il 1957 e molti sostenevano che la ferrovia doveva ormai considerarsi un mezzo sorpassato e che, al massimo entro pochi anni, essa sarebbe stata quasi completamente sostituita da mezzi di comunicazione ben più « moderni » quali l'automobile e l'aereo che andavano sempre più rapidamente estendendosi in tutto il mondo.

Oggi tutto ciò fa parte dei ricordi e, dopo alterne vicende che hanno visto in campo i sostenitori e i detrattori dei vari sistemi di trasporto, si va ormai affermando il concetto della integrazione: i mezzi, ferroviario, stradale, aereo, marittimo, anziché entrare in competizione tra loro, possono integrarsi secondo i moduli di espansione e di sviluppo per ciascuno più congeniali.

Ecco, per fare un esempio, che nelle brevi e medie distanze, fino a 400-500 chilometri per intendersi, il treno risulta senz'altro più conveniente dell'aereo sotto tutti gli aspetti.

Uno di questi casi può definirsi quello dei TEE « Ile de France » e « Etoile du Nord » che collegano Parigi con Bruxelles-Amsterdam, con i quali i viaggiatori possono recarsi dal centro della Capitale francese al centro delle due grandi città, belga e olandese, in un tempo minore di quello dell'aereo, tenuto conto ovviamente dei periodi occorrenti per raggiungere o per tornare dai rispettivi aeroporti. Questi treni quindi risultano frequentatissimi soprattutto nei mesi invernali.

E' fuor di dubbio che la prova migliore della bontà di qualsiasi iniziativa è il successo: e quello ottenuto dai Trans Europ Express, dalla loro istituzione ad oggi, può definirsi indiscusso.

Merito anche dell'alto livello di comfort offerto dal materiale impiegato per questi treni dove nulla è stato trascurato per renderli graditi sia all'uomo di affari che ha bisogno di comunicazioni rapide e precise, che al turista esigente. 1957, anno di fondazione: 3.500 chilometri complessivi di collegamenti assicurati dai TEE, ma già nel 1966 erano saliti a 14.000 chilometri per arrivare ai 40.000 di oggi.

Naturalmente anche il traffico dei viaggiatori che si servono di questi collegamenti è in continua espansione: sono necessari 18.000 convogli l'anno.

Esempio concreto dei positivi effetti che può fruttare una razionale e leale collaborazione internazionale i Trans Europ Express possono definirsi gli antenati di quello che sarà il sistema ferroviario del futuro nell'area europea.

M.Pi.

Istruzione professionale

CON DECRETO del Ministro dei Trasporti, presso la nostra Direzione Generale è stato istituito un Comitato centrale permanente per l'istruzione professionale.

Presieduto da un Direttore Centrale del Servizio Personale, esso viene chiamato a svolgere varie importanti funzioni.

Anzitutto, lo sviluppo degli studi di interventi per il miglioramento della formazione e dell'aggiornamento di tutto il personale, compresi quelli per la costituzione del « Centro Formazione Quadri »; poi, la programmazione, ai fini delle previsioni annuali di bilancio, della graduale attuazione degli interventi, proposti dai Servizi interessati, da sottoporre all'esame del Consiglio di Amministrazione; inoltre, l'elaborazione, in relazione ai fondi annualmente stanziati in bilancio e su proposta dei Servizi interessati, dei piani di realizzazione e indicazione delle priorità da sottoporre all'approvazione del Direttore Generale; infine, l'emanazione delle direttive generali per il coordinamento dei compiti dei Comitati compartimentali per l'istruzione professionale.

S.A.

Sindacato: federazione unitaria

A CONCLUSIONE di una riunione congiunta dei Consigli Generali dei tre Sindacati SFI (Cgil), SAUFI (Cisl) e SIUF (Uil), è stata costituita la Federazione Unitaria dei Ferrovieri.

A far parte della Segreteria sono stati eletti i tre Segretari Generali dei Sindacati, Degli Esposti, Iannone e Rispoli, nonché alcuni componenti delle tre Segreterie dei Sindacati e precisamente Zuccherini, Mezzanotte, Vitulano, Gioia, Generali e Salerno.

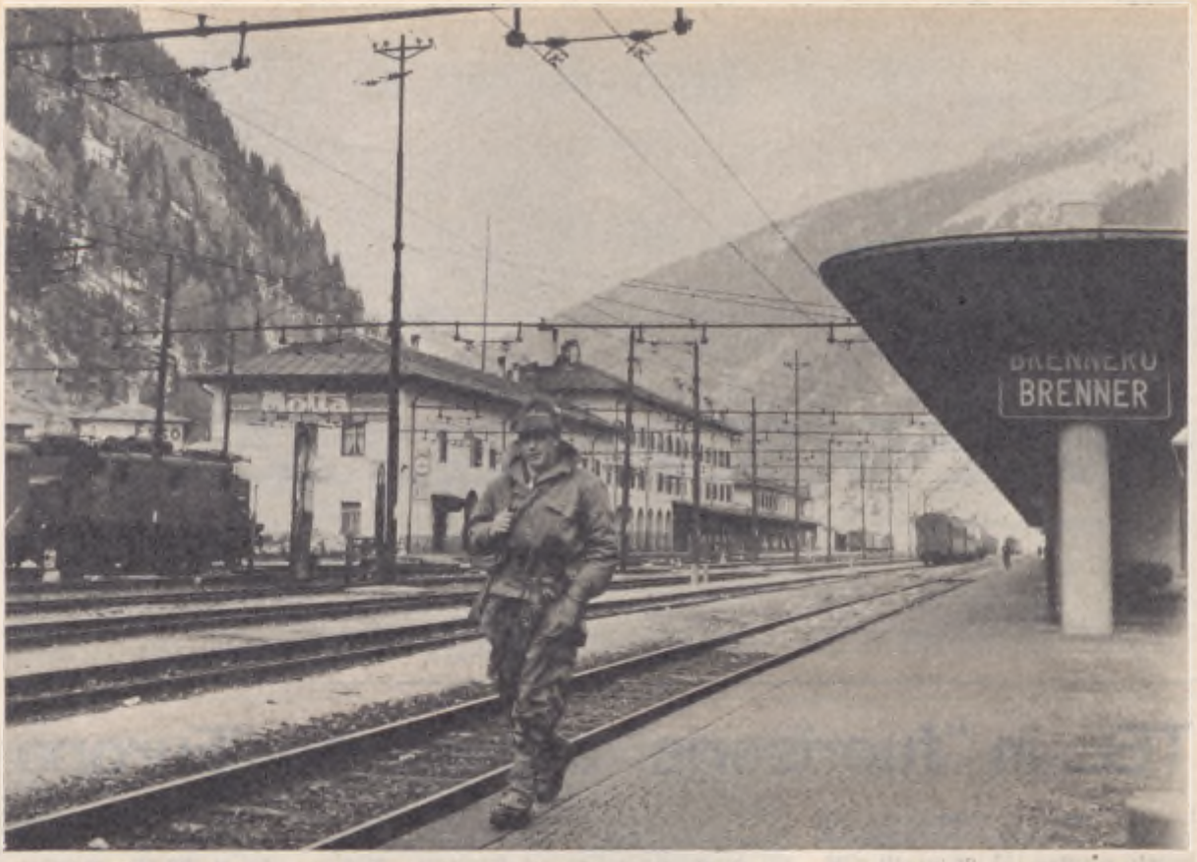
La Federazione così costituita avrà funzione negoziale per gli aspetti economici, giuridici e normativi del rapporto di lavoro della categoria e per la politica delle riforme e degli investimenti, con particolare riguardo al settore dei trasporti e anche per la proiezione internazionale di tali problemi specie a livello europeo.

E' prevista inoltre la costituzione, entro tempi brevi, delle istanze unitarie dei ferrovieri anche a livello di compartimento e di provincia e la rapida generalizzazione in tutti gli Impianti — secondo il modello già attuato in numerose località sulla base di precedenti accordi — delle sue strutture unitarie di base i cui compiti e poteri dovranno essere ulteriormente definiti per alcuni aspetti, anche a seguito di dibattiti e incontri tra i ferrovieri.

E' stato svolto un primo esame della situazione della categoria, sia per quanto riguarda le prospettive, sia in relazione alla piattaforma rivendicativa recentemente concordata a livello politico.

MAPI

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese



Valico del Brennero: problema d'Europa

SI STA muovendo qualcosa ai confini d'Italia in tema di infrastrutture ferroviarie.

Promosso dall'Amministrazione Comunale di Verona, dal 26 al 28 gennaio si è tenuto, nel capoluogo veneto, il « Convegno Intercittà per il potenziamento della ferrovia del Brennero: problema d'Europa ».

Al Convegno è intervenuto l'on. Bozzi in rappresentanza del Governo, di cui ha manifestato la disponibilità ad affrontare e risolvere il problema tenendo peraltro nel debito conto le difficoltà — soprattutto d'ordine finanziario — che si frappongono alla concreta realizzazione dell'iniziativa.

L'On. Bozzi ha esordito ricordando che nel 1971 il traffico dei viaggiatori lungo i transiti di confine ha raggiunto un volume che è tre volte mezzo quello del 1951 (da 7 a 24 milioni), mentre quello merci è salito da 10 a 27 milioni di tonnellate.

Per quanto riguarda in particolare il valico del Brennero, gli aumenti vanno da 500 mila a circa 2 milioni e 800 mila viaggiatori e da 1 milione e 300 mila a oltre 3 milioni e 600 mila tonnellate di merci.

Incrementi altrettanto sensibili sono concordemente previsti, per il prossimo futuro, dai competenti organi delle F.S. e delle altre ferrovie europee cointeressate.

Dopo aver sottolineato la spiccata e naturale tendenza all'aumento dei trasporti viaggiatori infraeuropei e l'ininterrotta espansione dei movimenti di merci dall'uno all'altro dei Paesi separati dalla catena alpina, il Ministro ha detto che è doveroso impegno di tutti assecondare questo promettente sviluppo dei rapporti internazionali, promuovendo un razionale riassetto del sistema ferroviario intereuropeo attraverso il potenziamento delle reti esistenti e la realizzazione di nuove linee.

Ricordati gli studi, i suggerimenti e le iniziative condotti per assicurare un radicale riassetto della Verona-Monaco e la realizzazione della linea dello Spluga, l'on. Bozzi ha rilevato che l'attuale percorso ferroviario da Verona a Monaco attraverso il valico del Brennero, per la sua elevata lunghezza virtuale — dovuta alle tormentate caratteristiche plano-altimetriche del tracciato — provoca, rispetto alle presenti esigenze, ripercussioni negative sulle velocità, prestazioni e percorrenze dei convogli.

Di qui l'impegno di studiosi, politici, economisti, per trovare i correttivi più opportuni per eliminare vincoli gravosi per la validità e l'efficienza di un moderno esercizio ferroviario. Gli studi di esperti italiani e austriaci concordano sostanzialmente nel proporre un razionale ammodernamento delle linee esistenti nei tratti iniziali di arroccamento, da Verona e da Monaco, verso Innsbruck e la costruzione di un traforo centrale (di lunghezza oscillante tra i 40 e i 60 Km) sostitutivo dell'attuale tratto di valico che, al Brennero, sfiora i 1.400 metri di quota.

Il Ministro ha osservato, tra l'altro, che le soluzioni considerate interessano infrastrutture di grande rilievo tecnico e comportano spese valutate nell'ordine di alcune centinaia di miliardi di lire; ciò pone l'inderogabile esigenza che alle determinazioni conclusive si pervenga attraverso il compimento degli studi che si stanno conducendo nelle sedi internazionali per l'elaborazione di un piano regolatore dei grandi itinerari di interesse europeo; attivando le necessarie intese tra i governi italiano, austriaco e tedesco — maggiormente e direttamente interessati sia al funzionamento dell'opera sia alla sua funzionale utilità — perché vaglino e fissino una scala di priorità d'attuazione, tenendo presenti le esigenze da soddisfare nei rispettivi paesi; infine, per ciò che riguarda l'Italia, valutando tali iniziative nel programma economico nazionale, che — accanto alle diverse carenze relative al settore trasporti — ha messo in evidenza quelle che si verificano in taluni valichi alpini. « Anche per questi valichi — ha detto l'on. Bozzi — vi è necessità di intervento urgente considerando, nella fattispecie, che il vantaggio conseguente a tali realizzazioni non è limitato al nord del Paese, ma produce effetti positivi anche per il Mezzogiorno, i cui prodotti vengono messi in grado di giungere più rapidamente sui mercati d'oltralpe ».

« Il mio dicastero — ha proseguito il Ministro — intende agevolare l'iter dell'iniziativa. Le Ferrovie dello Stato daranno ampia e fattiva collaborazione agli organi internazionali, al fine di poter disporre sollecitamente degli elementi di giudizio sulla futura sistemazione degli assi ferroviari d'interesse europeo. Inoltre, le Ferrovie dello Stato — sia in proprio, che attraverso isti-

Viaggiatori: danni fatti e danni subiti

DUE SCHEMI di ddl sono stati predisposti dalle FS e sono ora all'esame del Ministro dei Trasporti. Il primo riguarda una nuova normativa in materia di danni ai viaggiatori nel corso del trasporto in treno e il secondo contempla l'obbligatorietà dell'uso di alcuni tipi di recipienti per le bibite consumate in viaggio. Il primo schema, che ha già ottenute le prescritte adesioni da parte dei Ministeri competenti, tende a realizzare una più sollecita definizione dei rapporti con i viaggiatori infortunati o loro aventi causa. In particolare, oltre a integrare e chiarire le norme esistenti in materia, prevede la presunzione di responsabilità « iuris tantum » a carico dell'Azienda FS in caso di incidenti che siano in relazione con l'esercizio ferroviario, eliminando in tal modo a carico del viaggiatore l'onere della prova — il più delle volte complessa e difficile — attualmente prevista dalle disposizioni vigenti.

Il secondo schema di ddl consente, per la distribuzione e il consumo in treno di bevande, esclusivamente l'uso di alcuni tipi di recipienti di materiale più leggero, per ridurre i pericoli connessi con l'incresciuso fenomeno del lancio delle bottigliette vuote dai treni; fenomeno — o malcostume — che, nonostante gli accorgimenti finora presi e i provvedimenti adottati dall'Azienda, non ha subito la recessione auspicata. Lo schema è stato predisposto, comunque, in attesa che venga risolto il problema mediante la realizzazione definitiva, peraltro giudicata difficile, di una confezione-treno standard in materiale leggero.

S.A.

tuti specializzati — potranno curare gli studi relativi alla progettazione delle rettifiche apportabili — in più soluzioni alternative — al versante italiano della linea del Brennero. E ciò per consentire una obbiettiva valutazione tecnico-finanziaria al momento in cui si potrà passare a conclusive scelte e determinazioni sull'intero problema ».

Tenuto presente — infine — che una maggiore scorrevolezza dei trasporti provenienti dal Sud e diretti al Brennero dipende anche e soprattutto da una migliore funzionalità del nodo di Verona e da una più elevata potenzialità della Bologna-Verona, conseguibile col suo raddoppio, il Ministro ha annunciato di aver già affidato alle Ferrovie dello Stato l'incarico di predisporre i relativi progetti esecutivi, nella previsione di un loro finanziamento a carico del "piano poliennale" dell'ordine di 4.000 miliardi, che quanto prima sarà sottoposto all'esame del Parlamento.

Intervenendo poi a Trieste al Convegno degli Assessori Regionali al Traffico, l'on.le Bozzi ha affermato che una moderna politica dei trasporti richiede una impostazione globale ed integrata dei diversi modi di relazione; e che la concorrenza fra rotaia e strada, fra queste e le vie marittime o aeree non ha senso nella realtà attuale che esige, al contrario, un sistema organico di complementarietà che riduca i costi e renda migliori servizi all'utente. Di qui, la necessità di un coordinamento che troverà presto il suo strumento di più valida attuazione nel Comitato Interministeriale per i Trasporti, la cui istituzione è in fase di studio.

Sostenuta l'esigenza di una politica regionale dei trasporti che sia ad un tempo coordinata nell'area comprensoriale e raccordata con le relazioni di traffico sulle grandi linee nazionali e internazionali, il Ministro ha detto che « sarebbe una stortura concepire i trasporti, e quelli ferroviari in particolare, come una somma di relazioni particolari di carattere regionale, dimenticando la necessità del momento unitario aziendale e funzionale; ma sarebbe del pari una stortura non dar giusto peso alle realtà metropolitane — grandi poli di una moderna vita associata — che vedono ogni giorno affluire e defluire migliaia e migliaia di lavoratori e di studenti. In tale quadro si pongono e vanno risolti problemi peculiari come, ad esempio, quelli delle ferrovie concesse e delle linee secondarie, dei cosiddetti rami secchi ».

« Nell'ambito regionale — ha concluso il Ministro — occorre valutare la validità del mantenimento o il bisogno di ristrutturazione di queste relazioni e considerare, anche sul piano giuridico, se esse debbano essere trasferite alla competenza e alla responsabilità delle Regioni, ai fini della migliore realizzazione delle loro esigenze ».

Giuseppe CATANZARITI

Nella "rete fondamentale" la Roma - Modane

LA LINEA ferroviaria Roma-Genova-Torino-Modane è stata inserita tra quelle della rete fondamentale da potenziare ulteriormente con una serie di interventi tra i quali figurano il completamento del raddoppio del tratto che va da Bussoleno a Salbertrand e il dirottamento del traffico da e per Roma lungo un nuovo tracciato di linea tra le stazioni di Trastevere e di Maccarese. L'intera linea, infatti, sarebbe tutta raddoppiata fino a Modane se non ci fosse il breve tratto a singolo binario tra Bussoleno e Salbertrand, ma già sono in corso i lavori per la posa del secondo binario nella parte che va dalla stazione di Chiomonte a Salbertrand, mentre per quanto riguarda il tratto tra Bussoleno e Chiomonte si provvederà con i fondi del finanziamento-stralcio di 400 miliardi e con quelli del Piano Poliennale che dovrà essere esaminato dal CIPE.

Il tratto deviato in progetto tra Trastevere e Maccarese, che sarà realizzato senza pendenze né curve, oltre ad accorciare la distanza di 5 chilometri, consentirà anche di aumentare notevolmente la velocità e la regolarità di marcia dei treni poiché questa importante arteria quando sarà ultimato il tratto deviato, risulterà liberata dalle soggezioni che attualmente si verificano per il traffico vicinale della Capitale. Anche la sistemazione del nodo ferroviario di Torino porterà ad un accorciamento della complessiva percorrenza e ad un più facile istradamento dei convogli da e per Modane.

A parte ciò, è prevista pure l'estensione del blocco automatico sull'intero percorso e l'installazione delle apposite apparecchiature per la ripetizione del segnalamento in macchina.

Queste azioni che la nostra Azienda ha in programma di svolgere per il potenziamento della Roma-Genova-Modane, che rappresenta una relazione di fondamentale importanza anche sotto il profilo turistico, traggono origine dalle previsioni di sviluppo del traffico su questa linea nel prossimo futuro, che indicano sensibilissimi tassi di incremento nell'arco di un decennio.

MAPI

Trasporto merci: iniziative d'estate

PER CONSENTIRE un più regolare andamento di questo servizio saranno attuati nuovi provvedimenti con l'orario estivo.

I criteri seguiti dall'Azienda per le modifiche al trasporto merci si ispirano a una politica intesa a concentrare tutte le risorse disponibili sui traffici di prioritaria importanza per l'economia del Paese, sospendendo l'accettazione di quei trasporti ed eliminando o riducendo quei servizi la cui affettuazione richieda un impegno di esercizio sproporzionato rispetto all'entità limitata dei trasporti stessi.

Per quanto attiene, in particolare, ai collegamenti internazionali, i più significativi interventi riguardano un orientamento più marcato verso la tecnica dei trasporti a treno completo dalla stazione mittente direttamente alla destinataria, da attuarsi anche con la formazione di opportuni convogli dove esistano congrue quantità di traffico; il perfezionamento, presso lo scalo di Villa San Giovanni, delle operazioni di selezionamento dei trasporti di derrate in partenza dalla Sicilia e destinati all'estero e la formazione, direttamente da Villa S. Giovanni, di due treni per Chiasso e uno per Tarvisio, in circolazione nel periodo più intenso della campagna agrumaria siciliana.

Sono inoltre previste: la riduzione da 32 a 27 ore della percorrenza del treno specializzato per l'inoltro dei trasporti containerizzati da Bologna per la Germania, via Brennero; l'istituzione di tre nuovi treni da Domodossola su Alessandria, in relazione al progressivo aumento del traffico in entrata dall'estero; l'estensione della periodicità di uno dei due treni specializzati per l'inoltro di carri derrate da Villa Literno per la Svizzera e oltre.

Per quanto si riferisce ai collegamenti interni, i principali provvedimenti riguardano, in particolare, una maggiore specializzazione dei treni merci attualmente interessanti i nodi di Verona, Bologna e Venezia, per tener conto delle effettive correnti di traffico e conseguentemente razionalizzare le composizioni dei treni stessi e semplificare le manovre negli scali; l'istituzione di coppie di treni fra Torino e Piedimonte Villa S Lucia, fra Napoli e Genova e fra Gela e La Spezia per trasporti combinati; l'ulteriore estensione della tecnica dei trasporti a treno completo dalla stazione mittente a quella destinataria, utilizzando anche le 106 relazioni esistenti

S. A.

Per pochi le vacanze d'estate alla Montedison

Gran parte del personale di questa grande Azienda, dislocato praticamente in tutte le regioni d'Italia, ha in luglio agosto i periodi di maggior impegno

DOBBIAMO onestamente ammettere che, all'inizio, il nostro programma era più modesto: si voleva aprire un dialogo sul problema delle vacanze, si voleva, con l'aiuto dei nostri interlocutori, compiere una analisi del fenomeno che porta gli italiani a concentrare in due mesi tutte le ferie di cui godono. Volevamo che si cominciasse a parlare in termini concreti di quei giorni dell'anno in cui il treno diviene l'imputato principale di un processo al traffico, processo nel corso del quale viene inevitabilmente indicato come il principale responsabile delle difficoltà che gli italiani incontrano in quei famosi due mesi caldi. L'obiettivo della nostra inchiesta era dunque questo: aprire un dialogo, il resto sarebbe dovuto venire da sé, nella misura in cui il tema avesse suscitato l'interesse dei nostri lettori.

Ci troviamo invece, alla terza puntata, in difficoltà: sono tante le voci che vogliono inserirsi in questo dialogo ed è tanto il materiale che si accumula sul nostro tavolo che diventa sempre più difficile mettere chiaramente in evidenza gli interventi che possano portare un contributo alla soluzione del nostro problema.

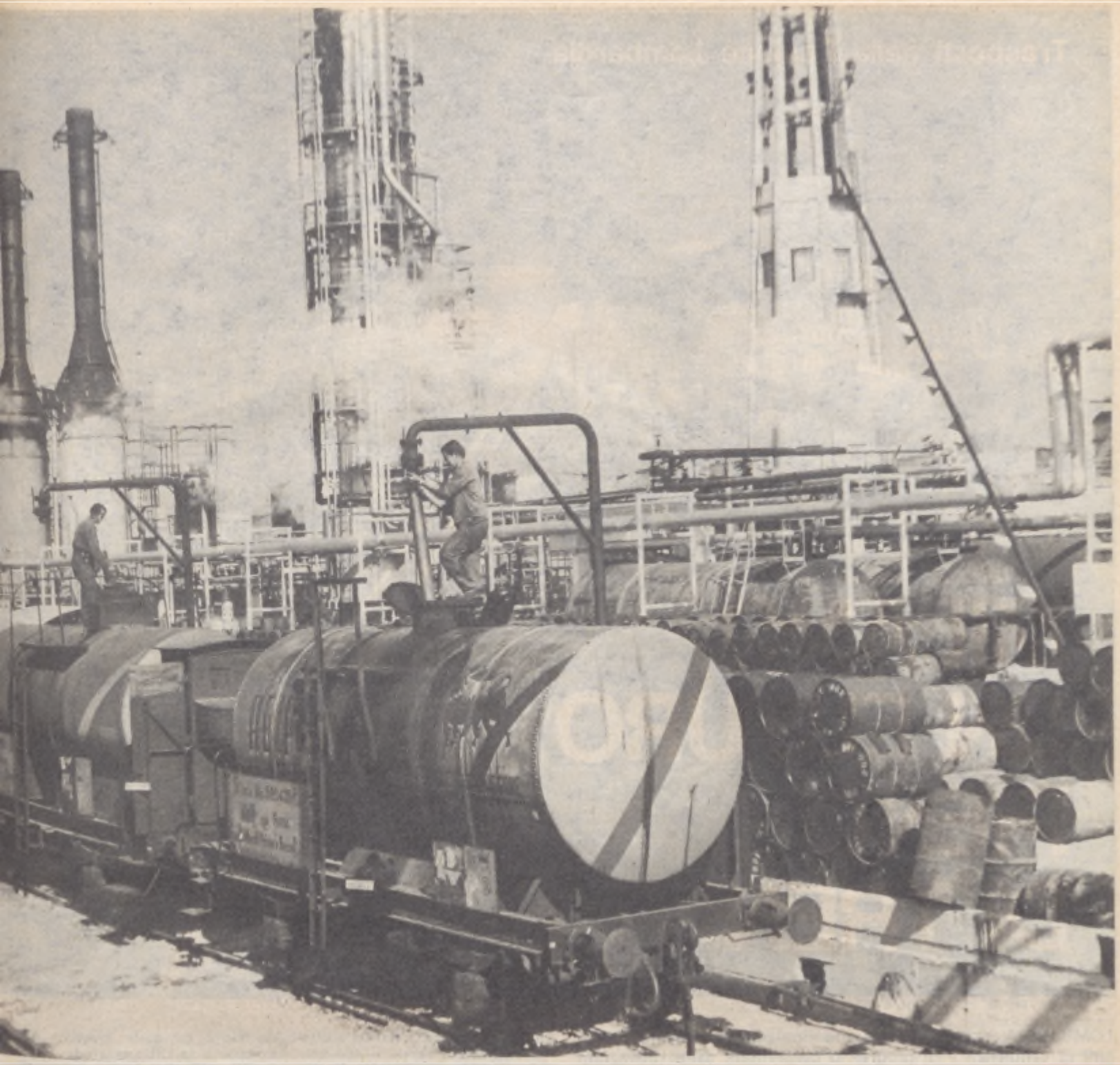
Dopo la Olivetti avremmo dovuto, secondo la scaletta predisposta all'inizio della nostra inchiesta, incontrarci con i colleghi del periodico Aziendale della Fiat e con gli stessi responsabili del personale. Si tratta, come tutti sanno, di una Azienda che da sola è capace di condizionare le vacanze di tutto il Paese, che rappresenta, in pratica, il punto di riferimento per la maggior parte delle industrie che operano nel settore della meccanica. La attuale situazione sindacale dei metalmeccanici ci ha costretto a modificare il programma: siamo così passati alla Montedison, una azienda con caratteristiche diverse ma anch'essa di primo piano.

Qualche cifra per illustrare il Gruppo con il quale abbiamo stabilito un contatto e dove, lo diremmo meglio di seguito, abbiamo registrato la prima conferma che il problema da noi affrontato era già avvertito in seno alle grandi Aziende.

Duemila miliardi di fatturato, tremila miliardi di immobilizzazioni tecniche e, soprattutto, centosettantacinquemila dipendenti suddivisi in 193 stabilimenti di cui 159 in Italia. La Montedison è nata dalla fusione di due gruppi, la Montecatini e l'Edison, che pur operando prevalentemente nell'industria chimica disponevano di strutture produttive diversificate. Ne è derivato un complesso di attività che incidono profondamente nella economia italiana fornendo materie di base e prodotti semilavorati a molte altre industrie, oltre a possedere una catena per la distribuzione direttamente al consumatore dei prodotti finiti.

Le unità del Gruppo sono dislocate praticamente in tutte le regioni d'Italia con concentrazioni nel Veneto - Porto Marghera, in Puglia - Brindisi, in Sicilia - Priolo. La struttura della Montedison e la sua attività è tale che spesso siamo stati portati a fare un parallelo con la nostra azienda, sempre beninteso in funzione della nostra inchiesta. Ad esempio la Standa, che appartiene al Gruppo, ha le sue punte di maggior lavoro negli stessi periodi in cui la ferrovia è maggiormente impegnata. In prossimità delle festività e delle ferie estive il lavoro presso i grandi magazzini aumenta raggiungendo punte tali che portano ad una sospensione delle ferie al personale che anzi viene integrato mediante assunzioni temporanee.

Analogo aumento di lavoro e di im-



pegno si ha nel settore della distillazione dei prodotti petroliferi per il maggiore consumo di benzina e derivati in considerazione dei grandi spostamenti di massa. Il personale impegnato in questi settori non alimenta certamente le correnti di traffico dei periodi estivi. E' necessario uno scaglionamento tale da non interrompere i cicli di lavorazione.

Le giornate di ferie di cui godono complessivamente i dipendenti della Montedison assommano a settecentomila. Sono da suddividere tra impiegati e salariati, per la maggior parte addetti ad aziende la cui produzione è collegata a quella di altre industrie, ma che lavorano di solito a ciclo continuo senza, cioè seguire le soste nei periodi di ferie. Il personale è, come abbiamo detto, autorizzato a frazionare le ferie e dalle statistiche in possesso della società risulta che nell'agosto vengono consumate giornate di ferie pari al 29,1 per cento del numero complessivo delle giornate disponibili, nel mese di luglio si raggiunge appena il quindici per cento, mentre il rimanente 56 viene variamente ripartito nel resto dell'anno.

Il problema quindi, per quanto concerne la Montedison si pone in termini ridotti anche per un altro ben preciso motivo: come abbiamo detto i maggiori stabilimenti si trovano nel Veneto e nel sud d'Italia. La mano d'opera proviene di regola dalle stesse regioni in cui sono dislocati gli stabilimenti, non esistono, quindi, anche nei giorni in cui si verifica il maggior numero di assenze, esodi massicci, spostamenti dall'uno all'altro capo della penisola.

L'Azienda vede con favore il frazionamento delle ferie o la richiesta del personale di beneficiarne in periodi dell'anno diversi da quelli tradizionali. Prima la Olivetti ed ora la Montedison: due grandi Aziende in cui il problema delle ferie è stato risolto, almeno sotto il profilo che ci interessa, in modo autonomo e diverso, ma che ha tenuto conto delle esigenze del personale e le attività produttive. Delle punte di traffico si dovrà quindi parlare altrove e siamo certi, una volta individuati i rivoli che le alimentano, di poter aprire un dialogo costruttivo.

A Milano Centrale ci avevano parlato della Montedison in relazione alle partenze dei ragazzi figli dei dipendenti del gruppo, per le colonie estive. Si tratta di undicimila bambini, a tanto ammontano, che almeno nello scorso anno, sono stati fatti partire proprio nel periodo, anzi, nel giorno di maggior traffico, un sabato di fine mese.

Si tratta di ragazzi che, pertanto non sono vincolati a turni di lavoro, alla settimana corta, alla necessità di sfruttare qualche giorno festivo in più; non esiste quindi un motivo valido che impedisca di far coincidere le partenze con un giorno della settimana che non sia uno di quelli in cui ormai tradizionalmente i treni sono affollati.

Non è stato difficile, una volta rappresentata la situazione, ottenere l'assicurazione che per quest'anno il calendario delle partenze verrà studiato tenendo conto anche delle esigenze del traffico ferroviario.

Vittorio ROBERTI

MILANO: UN FUTURO PIENO DI TRENI

LOMBARDIA, ecco un nome che richiama alla mente immagini di efficienza e di progresso confermate dalle rilevazioni statistiche: al primo posto per il numero degli abitanti, il reddito totale e quello pro-capite; minimo il tasso di disoccupazione e di analfabetismo; la regione più industrializzata d'Italia con un'economia che non è seconda neppure a quella della Ruhr; il regno degli affari, delle acciaierie, delle fibre sintetiche, della gomma, delle tessiture; il centro dell'attività febbrile dove il tempo è « danée ». Anche nel campo dei trasporti, la regione « leader » non è disposta ad abdicare al suo posto di prima della classe. La densità delle strade ferrate è in Lombradia di km. 8,5 per chilometro quadrato di superficie, mentre la densità nazionale è di km. 7 e quella europea di km. 6 o addirittura 4, se nel conto includiamo la Russia. Dei tronchi d'autostrade che s'irradiano dal capoluogo ambrosiano, il più antico (1925) diretto ai laghi prealpini può essere riguardato come il prototipo delle autostrade. Milano, non c'è bisogno di dirlo, è il nodo ferroviario più importante dell'Italia settentrionale e può vantare il maggior scalo nazionale di smistamento treni, che è pure uno dei più grandi d'Europa. Anche per i transcontainer è stato attrezzato a Rogoredo su un'area di 18 mila metri quadrati il primo grande terminal italiano. Per un soffio, la Lombardia non può rivendicare l'onore di aver dato vita alla prima ferrovia italiana, battuta sul tempo dai napoletani, nientemeno. Ma tant'è, le date cantano chiaro. La Milano-Monza nasce il 18 agosto 1840, mentre fin dal 3 ottobre 1839 aveva levato il suo pennacchio di fumo l'arcinota Napoli-Portici, patrocinata da Ferdinando di Borbone, pur con qualche riserva: « I "pertusi", le gallerie, no: conosco i miei sudditi e so cosa succederebbe al buio », sembra che dichiarasse nella circostanza il monarca, preoccupato di conciliare il progresso con la pubblica moralità. Nel 1842 in Lombardia s'inizia la costruzione della linea fra Milano e Venezia con l'apertura all'esercizio del tratto fra Padova e la barena di San Giuliano. Passano appena quattro anni e vengono inaugurati il tratto Milano-Treviglio e quelli fra Vicenza e Padova e il Ponte sulla Laguna. Le contrastate vicende belliche del 1848 non arrestano il graduale sviluppo della strada ferrata: il 1° ottobre viene aperto all'esercizio il tronco Monza-Seregno. Conseguenza del progredire della ferrovia fu l'avvio, anche in Italia, dell'industria meccanica: a Milano, l'« Elvetica », un nucleo sul quale dovevano poi svilupparsi le Officine Breda. Dopo il 1848, nell'infida tregua foriera di nuove tempeste, le costruzioni delle strade ferrate appaiono ispirate più da ragioni strategiche che economiche, secondo la logica dei contrapposti schieramenti. Il Piemonte tende ad allungare i suoi binari verso il Po ed il Ticino; sull'altro fronte, l'Austria completa la Milano-Venezia, via Bergamo. Nel 1899 quando l'unica locomotiva concepibile è ancora la vaporiera, muove da Milano Centrale, debitamente imbandierato, il primo treno a trazione elettrica: dove andremo a finire? Si domandano i benpensanti.

Non possiamo attardarci ad illustrare in dettaglio lo sviluppo storico delle linee del Compartimento di Milano. Richiameremo gli avvenimenti salienti. Successivamente alla proclamazione del Regno d'Italia, la rete ferroviaria che s'era infittita in Lombardia, come pure nel Piemonte e nel Veneto, necessitava di

COMPARTIMENTO DI MILANO

Personale in servizio (n. agenti)	23.374
Estensione della rete (chilometri)	1485,3
Treni/km	32.001.139
Area geografica servita (chilometri quadrati)	23.409
Abitanti	8.000.000

sbocchi verso il centro Europa. La galleria del Frejus (1871) era insufficiente: l'esigenza di sottopassare le Alpi si poneva in termini perentori. Le prevenzioni borboniche per i « pertusi », le gallerie, non potevano essere condivise dalla nuova Italia. L'apertura del traforo del Gottardo (1882) e poi di quello del Sempione (1906) segnano due pietre miliari. Negli stessi anni, la costruzione dell'Arona-Domodossola (1905) e della Domodossola-Iselle (1906) potenziarono ulteriormente il sistema di comunicazioni fra l'Italia e l'Europa centro-occidentale. Nel 1923 fu aperto all'esercizio il raddoppio Domodossola-Iselle, elettrificato sei anni dopo; nel 1940 fu raddoppiata la Arona-Domodossola; nel 1947 fu elettrificata la Milano-Domodossola. L'anno 1960 vide compiuto il raddoppio della Gallarate-Arona. Le linee Monza-Molteno e Sondrio-Tirano, esercitate da Società private, furono acquisite alla rete F.S. rispettivamente nel 1959 e nel 1970.

Siamo così ai nostri giorni e possiamo occuparci dei problemi odierni e di quelli dell'immediato futuro, premettendo che alcuni di essi ripropongono, su scala ampliata e in nuova prospettiva, esigenze e difficoltà del passato. Rientrano in questo discorso i trafori alpini. Il problema è, per così dire, di carattere permanente, derivando dalla posizione geografica e dalla configurazione orografica italiane; tuttavia esso ha assunto oggi aspetti ben più acuti del secolo scorso, considerata la necessità del nostro Paese d'integrarsi con gli altri del MEC e di « aprirsi » al resto del mondo. L'imminente inizio dei lavori per la costruzione del traforo autostradale del Frejus, un serpentone di tredici chilometri tra Bardonecchia e Modane, che inghiottirà e risputerà 1800 autoveicoli l'ora, ha fatto rilevare, in termini di confronto, come il Piemonte che, bene o male già dispone del tunnel del Monte Bianco, verrà ad arricchirsi di una nuova importante arteria transalpina, mentre le comunicazioni tra la Lombardia e il Nord Europa risultano antiquate e insufficienti. Discorso che non potrebbe essere tacciato di rivalità campanilistiche, perché la creazione di nuovi valichi attraverso le Alpi interessa non solo questa o quella regione, ma l'economia nazionale. Il traffico ferroviario merci tra l'Europa del Nord e l'Italia si svolge attraverso la Francia e l'Austria nella misura rispettivamente del 27 e del 25 per cento; mentre la fetta più grossa, il residuo 48 per cento, passa attraverso la Svizzera e quindi gravita inesorabilmente sui tre transiti di Chiasso, Domodossola e Luino rientranti nella giurisdizione del Compartimento di Milano. E' questa una circostanza di fatto da tenere ben presente. Nel 1972 sono passate più di 12 milioni di tonnellate di merci e quasi tredici milioni di viaggiatori, cifra quest'ultima equivalente a tutta la popolazione dei Paesi Bassi e a tre volte quella della Danimarca. In media ogni giorno a Chiasso transitano circa 1300 carri carichi e 530 a Domodossola. I due valichi hanno raggiunto da tempo il massimo della loro capacità operativa; è inevitabile che si determino congestioni di traffico e, nei periodi di punta, molti treni rimangono inchiodati in sosta forzata. Nel corso di un anno, le Ferrovie federali svizzere si sono trovate nella necessità di « rifiutare » a Chiasso 453 treni, e le F.S. 481. Sono cifre che non vengono citate nei discorsi ufficiali, ma il dovere d'informazione c'impone di riesumarle. La sosta dei treni « rifiutati » o il dirottamento degli stessi verso altri valichi di frontiera cagiona ritardi nelle consegne, deperimento delle merci, con evidente discredito del vettore. Altra perdita secca è quella dei « noli ». La ferrovia che « rifiuta » un treno deve pagare alla consorella che l'ha « offerto » un nolo che s'aggira in media sulle duemila lire il giorno per ciascun carro. Fatti i conti, è un bel pacchetto di milioni buttato dalla finestra. Sempre nel giro di un anno, a Domodossola le F.S. hanno dovuto « rifiutare » alle consorelle svizzere ben 735 treni, in media due al giorno. Tuttavia per Domodossola c'è in vista una schiarita. Entro l'estate del 1973 saranno conclusi lavori che miglioreranno apprezzabilmente la funzionalità e la ricettività dell'impianto. In concreto, sarà realizzato un fascio di otto binari per un'estensione di 3790 metri, dotato di aste di manovra indipendenti e due fasci di binari tronchi. Lavori analoghi e simultanei sono in corso anche a Briga, nel rispetto di precorsi accordi internazionali. Così le due stazioni corrispondenti, situate ai due sbocchi del Sempione, la prima in territorio italiano, la seconda in territorio svizzero, saranno potenziate contemporaneamente, com'era d'altronde indispensabile.

Le inadeguatezze infrastrutturali non devono costituire un comodo alibi per evitare di ricercare e di attuare tutti quei provvedimenti di carattere amministrativo e tecnico che possono concorrere a fluidificare il passaggio dei treni alle frontiere. Le parole d'ordine sono due: semplificare le operazioni doganali; convincere il maggior numero possibile di utenti a compierle nelle stazioni interne anziché ai transiti. Finita l'epoca del doganiere flemmatico che, per scovare gli eventuali diamanti nei bauli della principessa, imponeva lunghe ore di sosta al treno, roba da Orient-Express, permane la tradizionale diffidenza del Fisco che sospetta il potenziale contrabbandiere non solo nel grosso operatore commerciale, ma anche nel turista, speranzoso di traghettare il pacchetto di sigarette e la tavoletta di cioccolato. Lunga e difficile è stata la lotta per sburocratizzare procedure macchinose, ma oggi molte cose sono cambiate in meglio. Le semplificazioni più importanti sono state apportate dalla normativa CEE, in particolare il Regolamento n. 304 del 1971; sul piano nazionale, dalle leggi n. 62 del 1970 e n. 18 del 1971. La prima ha introdotto il principio dell'ispezione doganale « a scandaglio »; la seconda procedure di controllo agevolate presso il domicilio del mittente che, in tal modo, è ancor più invogliato ad evitare lo sdoganamento della merce al confine. Per quanto riguarda l'esercizio, si tende a raccogliere in treni completi i carri che, sdoganati in partenza, non necessitano di riscontri al confine; gli altri vengono distribuiti (nelle stazioni di frontiera ove ciò sia possibile) su vari binari secondo il tipo di controllo. Tutto quanto è stato fatto o ci si

MILANO: UN FUTURO PIENO DI TRENI

Dal lago di Como al lago Maggiore.

prepara a fare ha il suo peso e già si comincia ad apprezzarne gli effetti; tuttavia non potrà certo bastare a ricondurre la situazione alla normalità e, meno che mai, a fronteggiare le esigenze del futuro, considerate le generali e concordi previsioni circa il forte aumento della domanda di traffico attraverso le Alpi. La carta vincente è perciò quella del potenziamento delle infrastrutture, potenziamento che deve interessare gli scali, i transiti internazionali, le linee che ad essi adducono e gli impianti doganali. Sia da parte italiana che elvetica esistono dei progetti, in certo senso interdipendenti, considerato che sarebbe illogico potenziare una rete senza l'adeguamento della rete attigua destinataria dell'accresciuto flusso di traffico della prima. Da parte svizzera, s'intende procedere al raddoppio della linea del Lötschberg che sarà ultimato nel 1983 e alla costruzione della galleria di base del Gottardo che potrebbe essere conclusa entro il 1985. Il primo provvedimento, determinando un forte aumento del traffico del Sempione (dagli attuali 3 milioni di merci l'anno a 10-12 milioni circa), impone di riconsiderare la situazione della stazione di Domodossola impossibilitata, pur con i potenziamenti dei quali abbiamo parlato, ad assorbire aliquote di aumento tanto ingenti; si pensa perciò di costruire, a sud della prima, un'altra stazione internazionale, destinandola alle merci. La nuova via del Gottardo, riversando ulteriore traffico su Chiasso, richiederà misure d'adeguamento interessanti sia le linee affluenti a quel transito, sia il decentramento delle operazioni doganali in un grande complesso altamente funzionale da creare a Como, secondo un progetto patrocinato dalla locale Camera di Commercio e da quella di Milano e già approvato dalle FS. e dal Ministero delle Finanze. In una prospettiva più ampia e nel generale disegno di una rete europea omogenea, si collocano poi gli studi che gli esperti dell'UIC dedicano ai grandi assi internazionali, tra i quali è iscritto l'asse Basilea-Milano; né si può tacere che soluzioni per certi aspetti divergenti da quelle UIC sono caldeggiate dai sostenitori del traforo autoferroviario dello Spluga la cui realizzazione peraltro appare problematica, considerato il « no » di Berna. Infine, sono previsti interventi anche per le linee affluenti a Luino, mentre la stazione potrebbe essere automatizzata dotandola dell'apparato centrale elettrico ad itinerari (ACEI).

Ci siamo soffermati a lungo sui problemi delle comunicazioni transalpine, così come l'importanza del tema richiedeva. Lasciamo ora le stazioni di frontiera per spostare l'obiettivo su alcuni degli impianti all'inter-

no del Compartimento. Cominciamo dallo scalo di Milano Smistamento, un complesso imponente che s'estende su un'area lunga 5200 metri, larga 350, fitta di ben 180 chilometri di binari ripartiti in sette fasci. Ci sono inoltre il Deposito Locomotive, la Squadra Rialzo e le Officine di Riparazione. Duemilacinquecento tra « movimentisti » e « trazionisti » prestano servizio nel gigantesco impianto.

Per i lettori non ferrovieri, diremo sommariamente che le stazioni di smistamento, situate nei punti nevralgici della rete alla confluenza di molte linee, ricevono i treni merci, li scompongono, raggruppano i carri per direzioni comuni e formano così altri treni, pronti a partire, costituiti da carri aventi un'unica destinazione. Ebbene, queste distinte fasi operative saranno automatizzate; stanno per concludersi i lavori necessari; aumenterà così ulteriormente la potenzialità dinamica del nostro scalo che già attualmente riceve 80 treni al giorno e altrettanti ne rimette in circolazione, selezionando circa 4 mila carri, sempre nel giro delle ventiquattr'ore. Sono cifre da record.

Sebbene non disponga di elaboratori elettronici, ma solo di telefoni e di telescriventi, un lavoro in certo senso di tipo cibernetico viene svolto anche dal Centro Operativo Intercompartimentale di Milano (C.O.I.M.) che coordina il movimento delle merci in una vasta area rientrante nella giurisdizione del Compartimento lombardo e di quelli di Verona, Venezia, Trieste, Genova, Torino, Bologna, Firenze, praticamente mezza Italia. In funzione dal 1970, il Centro conta un'ottantina d'impiegati tra « movimentisti » e « trazionisti ». Finora stavano ristretti in poche stanzette; col recente trasferimento presso la stazione di Porta Garibaldi, lavorano in condizioni ambientali migliori. Visti i risultati conseguiti, Centri analoghi di coordinamento dovrebbero sorgere a Roma e probabilmente a Napoli.

Le statistiche c'indicano che nella Regione Lombardia il 76 per cento del traffico delle merci a carro completo gravita su dodici stazioni. Detratte Chiasso, Luino e Domodossola che effettuano servizio di transito e Verdello che svolge soprattutto funzioni di raccordo, residuano otto stazioni che necessitano, in misura più o meno ampia, di lavori di potenziamento. Per ora, la priorità è stata data alla stazione di Brescia, gravata da notevoli impegni per l'approvvigionamento del materiale da parte delle ferriere locali. Detto questo per le stazioni, aggiungiamo che anche numerosi tratti di linea necessitano di misure di potenziamento, per evitare di mettere in crisi tutto il sistema nei periodi di punta.

LA STAZIONE DI MILANO CENTRALE

Nacque vecchia; fu inaugurata nel 1931, ma il progetto risaliva al 1900 e la posa della prima pietra al 1906. La guerra mondiale 1914-18 contribuì a determinare il lungo ritardo tra la progettazione e l'esecuzione del grande complesso che presenta una facciata lunga 200 metri e larga 96, cinque tettoie che coprono un'area di oltre 66 mila metri quadrati; la tettoia centrale vanta una « luce » di 72 metri. La concezione faraonica suscitò le più ampie critiche e riserve. A parte la struttura architettonica, l'attrezzatura tecnica era di primo piano, addirittura avveniristica per gli anni Trenta, anche se risulta inadeguata alle attuali esigenze di traffico cresciute in misura imprevedibile. Come noto, il vero grave inconveniente della stazione è dato dalla scarsa accessibilità: tra il piano ferroviario e quello stradale sussiste un dislivello di ben sette metri, quasi si trattasse di un castello medievale pronto per la difesa. Nel secondo dopoguerra, l'impianto delle scale mobili è servito ad alleviare in gran parte il disagio dei viaggiatori.

Fino ad oggi è stato attuato il blocco automatico sulle linee Milano-Piacenza, Milano-Chiasso, Milano-Voghera, Piacenza-Alessandria. Analogo provvedimento interessa la Milano-Brescia, nel contesto del noto potenziamento della Milano-Venezia. E' stata inoltre quadruplicata la Milano-Monza. Altri recenti adeguamenti si riferiscono ai tratti di linea Bressana-Broni e Olmeneta-Cremona. Come abbiamo visto, nella Regione Lombardia la rete delle strade ferrate è molto estesa, oltre 1485 chilometri, ai quali si possono aggiungere le ferrovie in concessione: 370 chilometri di linee che necessitano, anche queste, di incisivi interventi di varia natura. Delle Aziende ferroviarie non statali, la più importante è quella delle « Ferrovie Nord Milano » (F.N.M.) che con i suoi 235 chilometri di binario copre quasi i due terzi delle linee in concessione. Segue la bresciana « Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie » (S.N.F.T.) che gestisce la Brescia-Iseo-Edolo. Un disegno di legge, presentato recentemente dall'on. Marzotto e da altri parlamentari lombardi, fissa una serie di disposizioni per il riscatto e l'ammodernamento delle F.N.M., ora ricordate, la cui gestione verrebbe affidata ad un Ente pubblico o ad un Consorzio del quale farebbero parte le F.S., la Regione, le quattro province interessate (Milano, Como, Varese, Novara) e i Comuni serviti dalla ferrovia. Per l'ammodernamento delle « Nord » si dovrebbe far luogo ad un finanziamento dello Stato dell'ordine di 60 miliardi e ad uno stanziamento aggiuntivo a carico della Regione. Ovviamente è impossibile dire oggi quanto durerà l'iter e quale sarà l'esito della proposta di legge Marzotto.

Difficoltà di previsione s'incontrano anche nell'affrontare i temi ben più impegnativi ed importanti del futuro assetto dei trasporti nel comprensorio milanese e nella Regione Lombardia. In proposito, punti di riferimento obbligato sono il Piano Intercomunale Milanese (P.I.M.) e il Piano elaborato dai tecnici delle F.S. Non è superfluo notare come, pur nella diversità dell'impostazione e delle soluzioni prospettate, entrambi i progetti siano stati studiati in funzione di un'estesa utilizzazione del trasporto pubblico su rotaia. Insomma, che il futuro delle comunicazioni terrestri corra sui binari non c'è alcuno disposto a metterlo in dubbio. Per l'assetto del comprensorio milanese, che è poi l'area centrale più vasta della Regione, un grosso agglomerato metropolitano polarizzato intorno alla città di Milano, il P.I.M. sostiene la necessità di collegare le stazioni ferroviarie di Porta Vittoria e di Porta Garibaldi (rispettivamente a sud e a nord della metropoli) mediante una gigantesca galleria sotterranea percorsa ovviamente dai treni. I quali non abbandonerebbero più i loro passeggeri (in particolare i 70 mila pendolari) nei due anzidetti scali, ma li porterebbero dentro il tessuto urbano. Il tunnel consentirebbe facili comunicazioni anche all'interno della Regione, come se la barriera dell'agglomerato metropolitano non esistesse. L'esempio di Monaco di Baviera dove i treni sottopassano la città a 150 chilometri l'ora viene assunto come monito e riferimento. Germania docet.

Altro è l'avviso delle F.S. favorevoli alla separazione del traffico veloce a lungo percorso da quello locale, risultato questo che si può ottenere col raddoppio o il quadruplicamento delle linee afferenti alle metropoli. Al tempo stesso, il progetto F.S. prevede di decentrare i servizi merci in due nuovi grandi insediamenti periferici, rispettivamente a Fiorenza, tra le stazioni di Rho e Milano Certosa, e a Chiaravalle in prossimità di Rogoredo. Entrambi gli scali sono situati presso le tangenziali urbane e perciò i grossi autocarri potranno accedere ad essi senza impegnare strade fortemente congestionate. Nella zona di Segrate, vicino alla erigenda nuova dogana, verrebbe creato un grande terminal per il servizio internazionale dei containers, affidando l'analogo servizio interno al terminal di Rogoredo. Dopo questo radicale decentramento, gli attuali scali merci ubicati in quartieri centrali di Milano, ringiovaniti e mutata veste, diverrebbero le stazioni dei treni regionali. Opportuni allacciamenti con il metrò e adeguati sistemi di trasbordo verrebbero ad integrare la rete F.S., secondo un disegno che razionalizza e coordina in un tutto organico servizi di persone e di cose, trasporti ferroviari e metropolitani. In sintesi e in parole povere sono questi i programmi sui quali le Autorità centrali e quelle regionali, rinunciando ad inchiodare il dibattito su dogmatismi capziosi, stanno cercando un punto di conciliazione.

Nel concludere questa panoramica dei trasporti in Lombardia, forzatamente incompleta, a noi sia consentito esprimere l'augurio (tanto più sentito nel momento in cui l'ampliamento dell'aeroporto della Malpensa divora ampie zone di verde) che le future decisioni contribuiscano a dare una fisionomia umana al capoluogo ambrosiano e a tutta la Regione Lombardia. Solo così non suoneranno amara irrisione i versi che un grande poeta, Umberto Saba, ha dedicato a Milano: « Fra le tue pietre / e le tue nebbie / faccio villeggiatura. Mi riposo in piazza / del Duomo: invece / di stelle / ogni sera si accendono parole. / Nulla riposa della vita come / la vita ».

M. B.

Taccuino di un viaggio nel Kenia

I BABUINI DI RAS NGOMENI

Ogni mattina sotto la guida di un autorevole maschio escono in bell'ordine dal bosco e vanno a fare le abluzioni nelle acque dell'Oceano

DI NOTTE il chiarore delle stelle è tale che si può leggere l'ora sul quadrante dell'orologio: forse perché l'aria è più limpida, o forse perché all'equatore le stelle sono più luminose. Ma che bisogno c'è di guardare l'ora? Per sapere se è giunto il momento di levarsi ad andare a pesca? Non è necessario: il sole sorge quasi d'improvviso e subito dopo viene il caldo.

Nella foresta già all'alba comincia il coro dei mille animali. A dare il segnale d'inizio è lo strano richiamo di uno sconosciuto uccello, un verso che assomiglia al rotolare di una pallina giù per le scale, un rotolare che ad ogni rimbalzo, ad ogni gradino diminuisce di una ottava di tono, fino a perdersi in un mormorio indistinto e riprendere dopo un istante più sonoro di prima.

I babuini, invece, giungono quando il sole si è levato di una spanna sull'orizzonte. Escono dal bosco in fila indiana, poi si soffermano allo scoperto; giunge allora il maschio, il vecchio patriarca, il quale li supera spavaldo e si ferma a mezza strada tra noi e loro, ci fissa immobile per qualche minuto, poi ordina, con il suo muto linguaggio, di riprendere il cammino e tutti si dirigono verso il mare. Giungono fino a riva, sguazzano nell'acqua bassa attorno alla grande mangrovia che affonda le radici nella sabbia ed ha l'immenso tronco immerso nell'acqua salata dell'oceano. I babuini, tutti, le femmine, i piccoli, i giovani ed anche il vecchio patriarca per qualche minuto si sgranchiscono le gambe attorno all'albero come compiendo un rito sacrale, poi riprendono la strada della boscaglia. Se non ci fossimo noi forse resterebbero ancora, anche quando la marea, salendo, copre i primi rami della mangrovia. E' quello uno dei punti più freschi e tranquilli della costa, più ancora dell'ombra del bosco ove, però, il monsone non riesce a penetrare, a rompere l'immobilità dell'aria. Riprendono, dunque, la via della boscaglia sotto lo sguardo vigile del patriarca che chiude la fila e si allontana voltandosi di tanto in tanto verso di noi, con lo sguardo corrugato, nervoso, irritato per la nostra inutile presenza.

Siamo a Ras Ngomeni, l'estrema punta di una piccola penisola posta ad una cinquantina di miglia a nord di Malindi, sulla costa del Kenia. L'avevamo presa come riferimento ed anche destinazione per una escursione sul mare. A ridosso delle penisole, infatti, l'oceano è più accessibile, è più facile trovare un varco per superare il «reef», la barriera corallina che si estende lungo le coste dell'Africa Orientale rendendole quanto mai infide.

Nemici del pescatore subacqueo, da queste parti, sono appunto il reef e le maree: il primo perché affiora appena sulla superficie del mare e l'onda lunga dell'oceano vi si rompe contro creando pericolosi vortici e correnti impetuose, le seconde perché prosciugano larghissimi tratti di spiaggia e diventa difficile percorrerli; l'acqua infatti è troppo bassa per poter nuotare ed alta per camminare specialmente se si è impediti dalle attrezzature per la pesca. Il sole, inoltre, scalda con più facilità il mare compreso tra il reef e la spiaggia e così, in determinate ore, il calore diviene insopportabile. Al riparo delle penisole, invece, è più facile avere momenti di calma, la stessa onda si rompe con minor forza contro la barriera, il tratto di mare tra spiaggia e reef è più breve, è possibile raggiungere attraverso i valichi il mare aperto, tuffarsi, ammirare fondali meravigliosi, tra pesci, coralli, madrepore, tra mille colori diversi.

Dopo Malindi la strada asfaltata termina e con essa le indicazioni ed ogni altro tipo di segnaletica, per cui bisogna seguire con attenzione le carte, approssimative anch'esse, oppure salire sul tetto della macchina e cercare riferimenti sulla costa o tra le colline. Per un certo tempo abbiamo potuto, in tal modo, tenere d'occhio la penisola, poi le dune e la boscaglia ce l'hanno tolta di vista.

E' stato così necessario chiedere aiuto ai rari passanti. Come spesso accade da queste parti, le risposte sono state vaghe: qui, inoltre hanno assunto un aspetto particolare. Abbiamo scelto con cura il nostro interlocutore, dopo qualche tentativo andato a vuoto: un autista fermo sul bordo della strada con il suo grosso autocarro.

— Jambo!

IN ALTO: Sulla spiaggia di Mambrui, la pesatura del pesce; sullo sfondo la penisola di Ras Ngomeni.

SOTTO: Un varano, sorta di grossa lucertola che normalmente vive nelle acque dolci, trascinato in mare dal Tana in piena.

A SINISTRA: Il babuino «patriarca»

A DESTRA: La mangrovia sulla riva del mare.

— Jambo...
(In lingua swaili « jambo » corrisponde al nostro « salve »).
— Ras Ngomeni?
— Ahhh! Ngomeni... Italiani...
Cenno del capo verso nord e ancora una risata d'intesa, di allegra complicità. Abbiamo capito il perché più tardi.
Ad un bivio, qualche chilometro più a nord, finalmente un cartello indicava la direzione da prendere per Ras Ngomeni, un bel cartello tricolore: sì, il nostro tricolore, bianco, rosso e verde, e la scritta « Centro Ricerche Aerospaziali »...
Sette o otto chilometri di pista sabbiosa, incassata nella boscaglia fitta, prima, sul bordo di una palude poi, e finalmente il campo « San Marco all'Equatore », la base sulla terra ferma degli uomini addetti alla piattaforma dalla quale vengono lanciati i satelliti italiani del nostro programma di ricerche spaziali.
Un campo lontano dal mondo, perduto nella boscaglia equatoriale, sulla riva di un oceano senza fine: un barbiere improvvisato si sforzava di rendere presentabili alcuni nostri connazionali che l'indomani sarebbero ripartiti per l'Italia. Accoglienza cordiale, strette di mano, una breve visita al campo e soprattutto rifornimento di acqua, una bella acqua fresca, saporita, come non ne vedevamo da giorni, ricavata dall'oceano a mezzo di depuratori che ci sono stati mostrati con una punta d'orgoglio, proprio perché di costruzione italiana. E infine le indicazioni per raggiungere l'estrema punta della penisola, il « ras ».
La pista tracciata molto tempo prima e raramente percorsa da mezzi meccanici era coperta da una fitta vegetazione tanto che era estremamente difficile seguirla. Salite, discese, brusche frenate, dune sabbiose, scimmie urlanti, irritate per la nostra presenza e infine il mare e la grande mangrovia.
Abbiamo fissato il campo sotto l'ombrello di una acacia spinosa e contorta, riparati dal lato del mare da una fitta muraglia di verde.
Un giorno abbiamo guardato sotto quel verde: c'era un muro, un antico muro di pietre, sassi posti dalla mano dell'uomo l'uno sull'altro, cementati da argilla ormai ridotta in polvere. Uno strano muro, su un promontorio deserto, distante molte miglia dal primo centro abitato, al termine di una pista difficile e piena di insidie. Ci siamo chiesti spesso chi potesse averlo costruito. Una domanda di cui abbiamo intuito la risposta al mattino, quando, puntuali come sempre, i babuini sono scesi verso la mangrovia. In fila indiana, pigramente perché il cielo era terso e il sole scottava più del solito, sono usciti dal bosco. Il vecchio patriarca sembrava aver fretta, correva da un capo all'altro della fila borbottando, frustando l'aria con la coda, sollevandosi di tanto in tanto, ed agitando le braccia. Ecco, ci ha richiamato alla mente l'immagine degli schiavi, incatenati l'uno all'altro, spinti da un negriero verso il mare per imbarcarli su una feluca araba.
Quasi dirimpettai di questa fascia di costa, gli arabi, un tempo venivano qui di frequente, per commerciare e più ancora per rifornirsi di schiavi. Sono molte le tracce della loro antica presenza: a sud di Ngomeni avevamo attraversato un villaggio, Mambrui, il quale vanta una delle più belle moschee della zona e ove la maggior parte degli abitanti oltre la religione conserva molti dei caratteri e dei costumi arabi.
Quel muro, dunque, era stato costruito da loro, dagli arabi; doveva far parte di un edificio, uno dei tanti disseminati nei punti più deserti della costa, là ove il mare era più accessibile. Servivano ai negrieri arabi come rifugio, come punto di appoggio per le spedizioni che compivano all'interno alla caccia di schiavi. E l'albero di mangrovia? Ce n'era sempre uno, dicono, nei posti d'imbarco: ad esso venivano incatenati gli schiavi, legati in attesa della feluca che doveva prelevarli nelle ore in cui la marea consentiva di superare il reef. Si racconta di schiavi tenuti in catene al sole per ore ed ore, di maree improvvise che li travolgevano, di ossa restituite dal mare, spolpate dai pescecani e presto calcinate dal sole.
Quella mattina il verso dell'uccello sconosciuto che svegliava gli animali del bosco, il suono della pallina che rotola di gradino in gradino, abbassando il tono di una ottava ad ogni rimbalzo, sembrò un lamento, il pianto degli uomini incatenati che si accingevano a lasciare Ngomeni e l'Africa.
Il vecchio patriarca al lato della fila dei babuini era eguale al negriero che sollecitava gli schiavi e li spingeva verso il mare.
Verso mezzogiorno ce ne andammo.

Vittorio SERMARINI

BINARI NEL MONDO

U.I.C.

Prova dell'aggancio automatico al circolo polare

L'aggancio automatico studiato dall'UIC e che tra qualche anno verrà adottato dalle reti europee, tra cui quella italiana, sta per essere sottoposto alle prove finali di resistenza. Le prove si svolgeranno a Nord del circolo polare, esattamente lungo la linea che va da Trondheim, in Norvegia, ad Ange, in Svezia. La decisione è stata presa in occasione di un incontro organizzato dalle ferrovie federali tedesche, a Minden, con la partecipazione di tecnici italiani, francesi, svedesi e norvegesi. In occasione delle prove verrà accertato il comportamento e la resistenza del materiale prescelto per l'aggancio automatico, nelle condizioni climatiche più sfavorevoli.

AUSTRALIA

Cambiano colore i treni e gli autobus

La Commissione dei trasporti pubblici del Nuovo Galles del Sud ha deciso di mutare il colore della totalità dei mezzi del suo parco di materiale rotabile. I nuovi colori dei treni e degli autobus saranno il bleu ed il bianco, che sembrano siano più graditi ai viaggiatori.

FRANCIA

La prenotazione elettronica dei posti attuata entro il 1973

Un sistema elettronico di prenotazione generale elettronica dei posti sarà messo in servizio dalle ferrovie francesi entro la fine dell'anno. Concepito per 800/1.000 treni al giorno il sistema permetterà di effettuare 25 mila prenotazioni in un'ora. Consentirà altresì la prenotazione di posti su qualsiasi treno, rapido o direttissimo, compresi quelli internazionali in partenza dalla Francia.

Duecentocinquanta stazioni saranno attrezzate con 420 apparecchiature terminali, alle quali potranno essere collegati 1.200 punti di vendita. Anche le agenzie di viaggio potranno disporre di un terminal.

Per la clientela le formalità di prenotazione saranno ridotte al minimo, in quanto saranno compiute al massimo in due minuti.

Per la SNCF il sistema è di grande importanza in quanto le consentirà anche una ripartizione più razionale dei posti disponibili. Infatti le statistiche fornite dall'ordinatore centrale permetteranno di fare rapidamente il punto sull'andamento delle prenotazioni per ciascun treno e potranno così essere utilizzate per decidere, nel caso, rinforzi ai treni programmati o l'effettuazione di treni bis in funzione della reale domanda.

Le ferrovie francesi, infine, dopo l'inaugurazione del servizio previsto per il 1° dicembre 1973, pensano di poter offrire ai viaggiatori entro un ulteriore breve tempo, la possibilità di ottenere insieme alla prenotazione anche il biglietto di viaggio e la prenotazione in carrozza ristorante.

Miglioramento dei collegamenti con la Spagna

Le ferrovie francesi e quelle spagnole hanno raggiunto un accordo per la messa in servizio entro il 1974 di un treno « Talgo » composto da vagoni letto tra Parigi e Barcellona. La parte più importante di questo accordo è che esso prevede la ricerca comune entro due anni di una soluzione tecnica per il passaggio della frontiera di tale tipo di vetture senza dover effettuare il trasbordo dei viaggiatori come notoriamente avviene ora (ad esempio a Port-Bou) per la diversità degli scartamenti tra le due reti.

Le due Amministrazioni hanno inoltre deciso di attuare, con il prossimo orario estivo — a seguito della realizzazione del terminal di Irun che avverrà entro il prossimo maggio — due relazioni regolari di containers tra Madrid e Parigi e tra Barcellona e Parigi con condizioni e tariffe di trasporto particolarmente favorevoli.

GERMANIA

L'Erasmus nuovo T.E.E.

Con il nuovo orario '73-'74 sarà messa in servizio una nuova relazione T.E.E. tra Monaco e l'Aja. Porterà il nome di Erasmo, celebre umanista olandese del XVI secolo. La relazione T.E.E. Dusseldorf-Parigi perderà poi l'attuale nome « Ruhr-Paris » per essere ribattezzata « Molière ».

GIAPPONE

Muri anti-rumore

Per ridurre gli effetti sonori della circolazione dei treni della linea Shin-Kansen, le ferrovie giapponesi stanno studiando di costruire, specie per l'attraversamento dei centri abitati, lunghi tronconi di muro antirumore.

INGHILTERRA

Informazioni automatiche in treno

Un sistema automatico d'informazioni parlate è in via d'istallazione su numerosi treni delle ferrovie britanniche. Sessantadue treni della « Regione dell'Est » sono già equipaggiati con questa apparecchiatura che permette, grazie ad una banda magnetica preregistrata, ai viaggiatori di tenersi al corrente delle principali notizie sul loro viaggio. Ogni fermata è annunciata automaticamente prima che il treno entri in stazione grazie ad un sistema di sincronizzazione che tiene conto di eventuali ritardi ed anche della velocità del convoglio.

Una delle sei vetture acquistate dall'Iran ed attrezzate ad ospedale viaggiante. A destra, il saloncino per gli interventi chirurgici di urgenza, completamente attrezzato.

IRAN

Un ospedale viaggiante

L'Iran è un paese sovente sconvolto da grandi calamità naturali. Per tali ragioni le autorità iraniane hanno acquistato da una società costruttrice austriaca sei vetture sanitarie per costituire un vero ospedale viaggiante capace di fornire rapidamente soccorsi in caso di necessità. Le carrozze, rispondenti alle condizioni tecniche ferroviarie internazionali, possono circolare a 160 km. orari.

Interamente climatizzate, dispongono ciascuna di 20 letti, un compartimento riservato ai medici, una cucina, un compartimento riservato agli infermieri, una farmacia e un saloncino operatorio interamente equipaggiato.

SPAGNA

Carrozze a cassa inclinabile realizzate entro il 1975.

Le ferrovie spagnole hanno una rete estremamente sinuosa che impone limitazioni di velocità per circa il 60 per cento del chilometraggio totale. Esse hanno recentemente raggiunto un accordo con la FIAT per la realizzazione di carrozze a cassa inclinata del tipo di quelle in via di sperimentazione per le ferrovie italiane, ma con scartamento adattato a quello iberico (m. 1,676). Il prototipo dovrebbe essere pronto tra circa 18 mesi ed è previsto che i nuovi mezzi siano impiegati per le comunicazioni rapide « intervilles ». Il progetto interessa notevolmente anche le altre reti che possiedono il

Il « piggy-packer » solleva come una piuma, per trasferirlo su un carro giante. A destra, il saloncino per gli interventi chirurgici di urgenza, com-

FLASH
Notizie in breve

medesimo scartamento (Argentina, Cile, India, ecc.).

STATI UNITI

Un prezioso aiuto per il « PIGGY BACH »

In molti porti terminali americani dove si procede al trasferimento dei containers arrivati via nave su carri pianali o su camions, o al trasferimento di semi-rimorchi stradali ugualmente su carri pianali, o viceversa, ha fatto recentemente apparizione una nuova apparecchiatura ausiliare: il « piggy - packer » tipo PC 90.
Questo apparecchio lungo circa 14 m. è capace di manovrare tutti i tipi di containers: in posizione bassa (bottom pick) può spostare masse di oltre 40 tonnellate.
Due uomini sono sufficienti per servire il « piggy - packer »: un conducente (a bordo della cabina), un dirigente di manovra, a terra. La macchina può caricare o scaricare un treno di 40 carri pianali, che trasportino 100 containers in tre ore e mezzo. Il costo della macchina è di circa 150 mila dollari.

UNGHERIA

Riorganizzazione del traffico merci a collettame

Le ferrovie ungheresi (MAV) hanno riorganizzato da un paio di anni il loro traffico a collettame: quello diretto all'estero è rimasto a carico della MAV mentre quello interno è lasciato ad un servizio parallelo affidato ai trasportatori stradali ufficialmente riconosciuti. Le ferrovie si limitano in questo caso al trasporto « raggruppato » dei colli dalla stazione di spedizione a quella di destinazione.
Secondo un primo bilancio il nuovo metodo ha consentito la utilizzazione del 50 per cento del parco dei carri riservati precedentemente al traffico a collettame e di riassorbire completamente il deficit relativo a questo servizio.

PIAZZA dei Cinquecento a Roma verrà sistemata a cura della nostra Azienda, una volta completati i lavori per la costruzione della metropolitana e il collegamento con la stazione Termini. Il progetto di sistemazione verrà predisposto d'intesa con gli organi regionali e comunali, tenendo ben presenti le esigenze ferroviarie e assicurando la migliore utilizzazione delle aree disponibili.

LO SVILUPPO del traffico pendolare è stato esaminato in un accurato studio previsionale fino al 1982 partendo dalla situazione attuale di sei centri maggiormente interessati a questo tipo di trasporto: Milano, Torino, Genova, Firenze, Roma e Napoli. Per consentire il trasporto fino ad 800 viaggiatori alla volta verranno utilizzati convogli leggeri composti di nove unità, tre elettromotrici e sei rimorchi. Per frequentazioni superiori agli 800 viaggiatori dovrà essere impiegato materiale ordinario e in particolare sulle linee elettrificate i convogli saranno composti da vetture con aggancio automatico, porte a chiusura pneumatica. Inoltre i convogli verranno resi bidirezionali mediante l'utilizzazione in coda di una carrozza semipilota. Nelle linee non elettrificate le carrozze saranno trainate da locomotive Diesel. Nello studio della nostra Azienda i fabbisogni fino al 1982 sono stati calcolati distintamente per due quinquenni in modo da rivedere eventualmente la situazione allo scadere dei primi cinque anni. Le previsioni parlano di 6 miliardi e mezzo di viaggiatori/Km per il 1977 per cui occorrerà provvedere alla fornitura di altre 110 carrozze di tipo speciale, 40 elettromotrici e 40 rimorchi. L'impegno complessivo per l'adeguamento del materiale rotabile, allo scadere del 1982 è stato valutato intorno ai 410 miliardi di lire, secondo i prezzi attuali.

T.E.E. ADRIATICO è il nome del primo « treno bandiera » che a partire dal tre giugno prossimo, data di entrata in vigore dell'orario estivo, circolerà sulla relazione Milano-Bari. Pur effettuando l'intero percorso sulla nostra Rete il treno viene classificato T.E.E. in base ad accordi intercorsi tra le varie ferrovie europee. L'« Adriatico » sostituirà l'attuale coppia di rapidi, effettuata con elettrotreni, R.621 ed R.624 e coprirà l'intero percorso in otto ore e trenta.
Altri due treni dello stesso tipo entreranno in servizio nel mese di ottobre. Si tratta del « Riviera dei Fiori » che in circa quattro ore collegherà Milano a Ventimiglia e il « Vesuvio » che circolerà sulla relazione Milano-Roma-Napoli coprendo l'intero percorso in sette ore e quaranta. Il materiale utilizzato per i treni bandiera è lo stesso dei T.E.E. Lemano, Mediolanum e Ligure con la differenza che le composizioni non saranno bloccate. In particolare le nuove carrozze dei treni bandiera, pur avendo tutte le caratteristiche di quelle dei T.E.E. internazionali potranno circolare autonomamente, senza che al treno venga agganciata la carrozza « furgone », lo speciale vagone che assicura l'energia elettrica e gli altri vari servizi. Le carrozze del tipo più moderno saranno dotate di impianto di condizionamento d'aria, diffusione sonora, ed avranno la possibilità di collegamento telefonico treno-terra. I convogli, infine, saranno trainati normalmente dalle locomotive E.444 ad una velocità sino a 200 Km/h.

POTENZIATA la stazione di Reggio Calabria grazie allo stanziamento di un miliardo e duecento milioni di lire, « prenotato » sui fondi che, con provvedimento legislativo in corso, saranno destinati alla realizzazione di un piano straordinario di interventi per 400 miliardi. La somma va ad aggiungersi al miliardo e trecento milioni di lire stanziati con decreto del 1972 per una prima fase di lavori. Il programma prevede la sistemazione dei binari interessati alla circolazione dei treni merci, la modifica di dispositivi dell'armamento, un più razionale assetto dello scalo merci, la realizzazione di binari per carri da riparare e riparati e miglioramenti agli impianti elettrici.

VENTIDUE MILIARDI di lire, dei ventisei previsti, sono stati già spesi per la costruzione del tronco ferroviario Gela-Caltagirone. Il tratto da quest'ultima città a Niscemi è stato già completato e tra non molto verrà consegnato dall'ufficio costruzioni ferroviarie del Ministero dei Lavori Pubblici alla nostra Azienda. Il progetto della Caltagirone-Gela venne approvato nel 1950; l'inizio dei lavori è stato ritardato da varie difficoltà organizzative. Sono state costruite 26 gallerie per complessivi 9.568 metri, undici viadotti, sei ponti e trentatre tra cavalcavia e sottopassaggi. Gli insediamenti industriali del Gelese e le zone agricole del circondario trarranno indubbi vantaggi dal collegamento rapido e veloce con Caltagirone e in un secondo tempo con Catania.

UN NUOVO TERMINAL per autocuccette è attualmente in costruzione nella stazione di Genova Piazza Principe. Sorgerà a ponente dell'edificio della stazione e verrà ultimato prima dell'entrata in vigore dell'orario estivo, fissata per il tre giugno prossimo.
Il terminal servirà soprattutto i collegamenti auto-cuccette Genova-Dusseldorf e Genova-Amsterdam che nel 1972, primo anno di entrata in funzione, hanno dato risultati positivi sia per il gradimento. Il terminal disporrà di uffici doganali propri e di una biglietteria autonoma.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

UN AVVENIMENTO che, come suol dirsi in gergo giornalistico, ha fatto notizia, è stato il Convegno tenuto a Verona, alla fine di gennaio scorso, sul tema « Ferrovia del Brennero: problema d'Europa ». Dalla cronaca fornita da « L'Arena » si è appreso che erano presenti con i loro inviati i maggiori quotidiani nazionali e che hanno seguito il convegno i redattori dei più diffusi giornali austriaci e tedeschi. Sono intervenuti il Ministro dei Trasporti e dell'A.C., on. Bozzi e il Direttore Generale delle FS, ing. Bordoni.

Il significativo slogan, che ha dato il titolo alla manifestazione, ha scritto « Il Giorno », sintetizza efficacemente l'importanza dell'iniziativa, con la quale si è voluto fare il punto, come ha pure rilevato « Il Popolo », sulla situazione e sulle prospettive di una linea di basilare importanza negli scambi internazionali, la cui inadeguatezza strutturale rappresenta un problema di dimensioni non solo nazionali ma a livello europeo. Lo stesso ing. Bordoni, intervenuto nella sua duplice veste di Direttore Generale delle Ferrovie italiane e di Presidente di turno dell'UIC, ha osservato « La Stampa », ha ricordato nella sua relazione la preminente importanza del transito del Brennero anche per il traffico delle merci e in special modo delle derrate provenienti dall'Italia e dirette verso il Centro Europa.

M. Righetti, sul « Corriere della Sera », ha illustrato alcuni aspetti del problema. « Il Sole/24 Ore », da parte sua ha precisato che gli studi condotti per eliminare la strozzatura attuale sono ormai in uno stato molto avanzato; essi offrono diverse soluzioni tecniche, corredate da approfondite indagini geologiche. « E' necessario ammodernare al più presto la Ferrovia del Brennero » ha dichiarato su « Il Gazzettino » A. Comaschi, che in un successivo articolo, a conclusione dei lavori, ha rilevato con soddisfazione che a Verona « ha preso forma il profilo della nuova ferrovia », il cui progetto-base è stato elaborato dall'ing. Ferruccio Marin, ex Vice Direttore Generale delle FS. « Il nuovo Adige » e « Il Piccolo », pur plaudendo all'iniziativa, hanno espresso qualche preoccupazione per il massiccio impegno di capitali che l'opera richiede; analoghe perplessità sono state manifestate da « Il Globo » e dal « Fiorino ».

« Ogni intrapresa che nel nostro Paese ci faccia avvicinare sempre più alle nazioni evolute della CEE e ci dia modo di sfuggire l'abbraccio, micidiale dal punto di vista economico, dei Paesi dell'area mediterranea, va apprezzata come uno sforzo meritorio » ha scritto Denis Giani su « Il Telegrafo », commentando il Convegno di Verona sulla ferrovia del Brennero. Credo quindi che possa senz'altro essere annoverata tra le « nobili » imprese di questo tipo anche l'iniziativa intesa a ravvivare il discorso sulla « Direttissima Milano-Roma via tirrenica » detta anche « Direttissima della Cisa », che ha formato oggetto di un convegno svoltosi a Pontremoli.

Il progetto dell'ing. Cappagli, come ha ricordato « Il Sole/24 Ore », si propone di suggerire una valida alternativa alla Roma-Milano via Firenze, Bologna, allo scopo preciso di alleviarne gli attuali traffici. « L'Unità », a questo proposito, ha affermato che la nuova linea va considerata come una infrastruttura primaria per il porto di Livorno, mentre « Il Telegrafo » ha precisato che, anche se il problema presenta aspetti piuttosto complessi, non si può disconoscerne l'utilità e l'importanza della sua realizzazione.

M. Righetti, sul « Corriere della Sera », si è diffusamente occupato dell'argomento, ma, ricordando gli altri importanti e urgenti problemi sul tappeto, ha fatto notare come ancora una volta si appalesi l'esigenza di una attenta e accurata programmazione, quale premessa indispensabile di ogni sostanziale trasformazione del sistema dei trasporti, mancando la quale si corre il rischio di perdere tempo prezioso. Nel caso delle Ferrovie non si può davvero dire, però, che manchino i programmi ed i piani, siano essi a breve, a medio o a lungo termine, e ad essi guardano con costante interesse operatori economici, sindacati e opinione pubblica.

Il nuovo piano poliennale ferroviario, sul quale sono in corso studi presso il CIPE e che costituisce il naturale completamento del Piano Decennale 1962-72, prevede consistenti interventi in tutti i settori e si ripromette di imprimere, ha scritto « Il Corriere dei Costruttori », una spinta rinnovatrice, in grado di adeguare le infrastrutture e il parco alle accresciute necessità operative, caratterizzate da un graduale aumento del percorso medio sia per i viaggiatori che per le merci. Gli obiettivi del Piano sono stati illustrati nei loro particolari da « Il Popolo », « Il Giornale del Commercio », « Il Globo », mentre « Il Mattino » e « Il Fiorino » hanno informato che nella relazione di base al Piano l'Azienda FS ha sottolineato la necessità di provvedimenti che snelliscano l'iter burocratico per l'elaborazione dei progetti e l'esecuzione dei lavori. Tra le realizzazioni di maggiore interesse generale previste nel Piano, hanno scritto « Il Resto del Carlino », « La Nazione » e « Il Tempo », figura il quadruplicamento dell'intera linea Milano-Roma. Considerato che è già stato completato l'ammodernamento e il potenziamento della Roma-Napoli via Formia, ha aggiunto D. Labiani su « Il Sole/24 Ore », quando sarà stata tutta quadruplicata la Milano-Roma, si potrà disporre di una « direttissima » con caratteristiche il più possibile uniformi, che assicurerà, da Nord a Sud e viceversa quella efficienza ed elasticità di esercizio, quel livello di comfort e quella molteplicità di servizi da tempo auspicati dall'opinione pubblica.

L'impegno delle FS per potenziare gli impianti del Sud nei prossimi dieci anni è stato posto in rilievo da « Il Mattino », « L'Avvenire » e « La Gazzetta del Sud ». Guardando a più breve termine, « Il Giornale del Commercio » e « Il Corriere Mercantile » si sono occupati dei programmi delle FS per il 1973, mentre « La Notte », « La Gazzetta del Mezzogiorno », « Il Mattino », « Il Roma » hanno annunciato che dal prossimo 3 giugno esordirà sulla linea Milano-Bari il primo « treno bandiera » o « treno di gran conforto » e ne hanno dettagliatamente illustrato le caratteristiche e le novità.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

UN GIOVANE, desideroso di fare del turismo con poca spesa, ha creduto di aver trovato una brillante soluzione al suo problema, ma ha finito per subire conseguenze che certo non aveva previsto. Adocchiato un berretto da ferroviere incustodito, alla stazione di X, si è affrettato ad impadronirsene e il mattino successivo, senza biglietto, ma col berretto in testa, è salito sul treno diretto a F. Non è sfuggito però allo zelo del capotreno, che lo ha scorto e gli ha chiesto i documenti. Il giovane ha risposto di averli dimenticati e il ferroviere ha pensato di affidarlo alla Polizia ferroviaria. E' stato così scoperto che il berretto era stato rubato e probabilmente erano stati rubati anche i documenti trovati addosso al « portoghese », intestati ad un'altra persona. Anziché spaziare verso più ampi lidi, il tapino è quindi finito in prigione per furto del berretto, usurpazione del titolo e tentata truffa per aver cercato di viaggiare senza biglietto.

MG

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

LA PRIMA CLASSE

COME E' NOTO, in base al decreto 9.2.73 numero 2011, al personale rivestito delle qualifiche comprese nei primi quattro livelli del quadro di equiparazione, ed ai loro familiari, è stata assegnata la prima classe. Il quadro di cui si parla e che è allegato al decreto è lo stesso al quale si fa riferimento quando si deve procedere al cambio di qualifiche. Per maggior chiarezza comunque, riportiamo qui di seguito l'elenco del personale che in base alle nuove norme può usufruire della prima classe: Tutto il personale direttivo; da segretario a segretario superiore di prima classe e qualifiche equiparate (segretari tecnici, revisori, disegnatori); da capo stazione a capo stazione sovrintendente e qualifiche equiparate (capo gestione, capo personale viaggiante, capo deposito, capo tecnico, ufficiale navale); applicato capo, applicato tecnico capo, tecnico capo di radiologia, infermiere capo, assistente capo di stazione, gestore capo, capo treno, macchinista, nostromo, capo motorista, capo elettricista. A tutto il rimanente personale resta assegnata la seconda classe con le eccezioni previste dalle disposizioni emanate precedentemente e non abrogate, quali, ad esempio quelle per i mutilati ed invalidi, per gli Ao per istruzione, eccetera

Inoltre si procederà alla sostituzione dei biglietti serie F di 2 classe emessi a suo tempo a favore del personale con le qualifiche dei livelli 3 (segretario e qualifiche equiparate) e 4 (applicato capo e qualifiche equiparate), assunto in servizio a partire dal primo aprile dello scorso anno ai quali non era assegnata la classe superiore. Verranno sostituiti anche i biglietti serie Bk di seconda classe in possesso degli agenti e dei familiari di chi in base alla nuova regolamentazione beneficiano della prima classe.

Anche i biglietti della serie BKc di seconda classe, emessi nel 1973 per i colleghi in pensione verranno sostituiti; i Centri di Rilascio Concessioni riporteranno in ogni caso sul nuovo biglietto il totale del chilometraggio consunto per viaggi già effettuati.

Il biglietto serie F, sia di prima che di seconda classe, è reso valido per l'intera rete e diviene così superfluo il rilascio dei BK per il titolare della concessione. In proposito è stato anche disposto che i biglietti serie F di seconda classe siano validi per effettuare, mediante l'uso delle apposite caselle stampate sul retro del biglietto stesso, dodici viaggi in prima classe, indipendentemente dalla percorrenza, prescindendo cioè dal vincolo dei 500 chilometri cui era condizionata l'ammissione nella classe superiore secondo la normativa precedente. Tale concessione non è ovviamente cumulabile con quella prevista per i biglietti serie Bk già rilasciati.

E' stata introdotta una nuova disciplina per quanto riguarda la possibilità di viaggiare in prima classe per il rimanente personale. Sul biglietto serie BK, ogni qual volta si desideri effettuare il viaggio in classe superiore, dovrà essere apposta una marca che la stazione provvederà ad annullare prima della partenza.

Tali marche, numerate progressivamente da 1 a 12, sono riunite in un unico foglietto. Ogni intestatario di biglietto chilometrico, escluso quindi il titolare del biglietto serie F, verrà munito di tale foglietto a cura del Centro Rilascio Concessioni. Le marche dovranno essere applicate dal titolare della concessione prima di presentare il biglietto per la vidimazione, seguendo strettamente l'ordine numerico di successione delle marche.

Per i possessori dei biglietti serie BKc l'utilizzazione della prima classe per dodici viaggi è possibile per l'intera dotazione di 4000 chilometri. Sono tutt'ora all'esame dell'Azienda alcune proposte per una modifica e revisione delle norme generali per l'uso e il rilascio della concessione di viaggio.

MACCHINISTI A VAPORE

Il C.d.A. ha recentemente espresso parere favorevole sull'aumento del valore del coefficiente K (compenso in lire per tonnellata-kilometro realmente trainata) percepito dai macchinisti addetti alla condotta dei mezzi a vapore.

L'aumento è pari al 100 per cento in più dell'aliquota attualmente percepita per la condotta dei treni (da un minimo di 0,072 a un massimo di 0,088 e del 50 per cento in più per le manovre, sempre a vapore (da un minimo di 0,027 ad un massimo di 0,033).

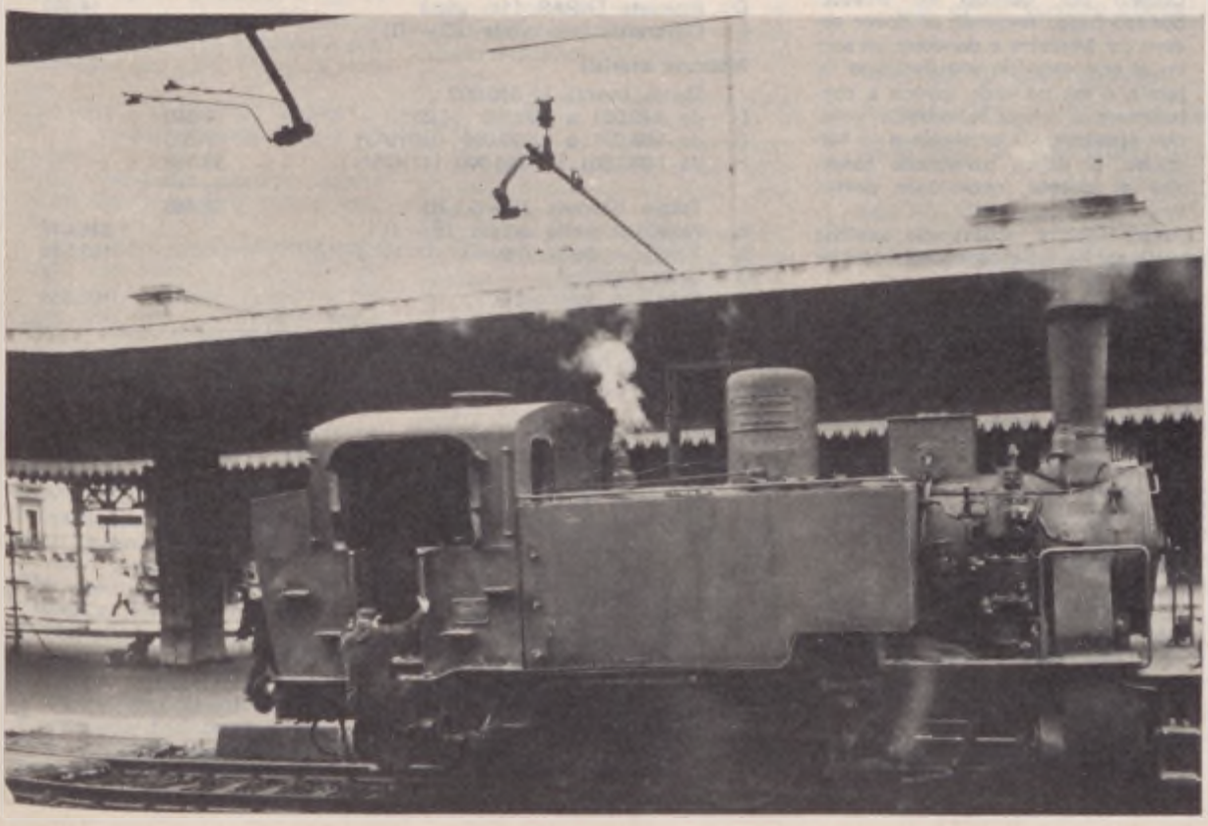
Come si ricorderà il D.M. 8.2.72 numero 1312 prevedeva degli incentivi per cointeressare la categoria dei macchinisti ad un più efficace impiego dei mezzi di trazione.

Le aliquote del compenso coordinate e fissate in modo da ottenere un trattamento complessivo differenziato in relazione alla gravosità ed ai disagi del servizio da ciascuno prestato non hanno trovato rispondenza nei confronti del personale addetto alle condotte dei mezzi a vapore.

Di qui la necessità di modificare il D.M. 72 prevedendo gli aumenti di cui si è fatto cenno.

Nello stabilire i nuovi valori del coefficiente K si è tenuto presente anche che il personale addetto alla condotta di locomotive a vapore non beneficia, come gli altri colleghi, di miglioramenti dell'ambiente di lavoro (cabina di guida) che la tecnica rende possibile.

Infatti i mezzi a vapore non sono suscettibili di valide modifiche in tal senso a causa delle caratteristiche fondamentali della loro struttura. D'altra parte, come si sa, sono destinati ad una progressiva e non lontana radiazione del parco.



PER VOI, AMICI IN PENSIONE

a cura di A. MAUSSIER

MI SEMBRA sia passato un secolo dall'ultima volta che ci siamo sentiti. Eppure sto sempre in mezzo a voi ed alle vostre lettere. Le quali sono tante e poi tante che non faccio quasi a tempo a leggerle tutte. E quello che è triste è che non rispondo nemmeno a tutte quelle che riesco a leggere.

Ma i quesiti sono tanti che a volte sono costretto a girarli all'ufficio dell'Azienda che dovrebbe rispondere per competenza. E vi risponde, vero? No. Ecco, appunto dicevo. Questo numero ha tardato molto ad uscire e quasi mi sento obbligato a chiedervi scusa, come se dipendesse da me e non, ad esempio, dai grafici le cui vicende sindacali sono note a tutti. Ora che la cosa sembra appianata dovremmo riprendere il cammino. Infatti subito dopo questo, uscirà il numero di marzo.

Torniamo sull'argomento della 13ª mensilità che qualcuno ritiene ancora, come il Cav. Carlo Ferrari, inclusa nell'importo annuo della pensione. L'amico Ferrari si riferisce ad una risposta data al Signor Faenza Vito e argomenta dicendo che la Direzione Provinciale del Tesoro, divide l'importo per 13 e non per 12.

Ciò è esatto, caro amico, però va tenuto presente che all'inizio del calcolo per la determinazione del netto mensile, all'importo riportato sul libretto viene aggiunto 1/12 che è appunto la 13ª mensilità.

Parlammo di questo argomento, piuttosto diffusamente nel numero di maggio 1971 e qualcuno di buona memoria, come l'amico Antonino Mineo, ce lo ricorda chiedendoci se è esatto il calcolo relativo alla sua pensione ovvero se è esatto quello della Direzione Provinciale del Tesoro che gli corrisponde cinquemila lire di meno al mese.

Caro amico non ho avuto, per la verità, molto tempo per controllare il suo ruolo al Servizio Ragioneria ma da un velocissimo esame del suo conto mi sembra, intanto, che il 6,075% di 180.000 lire sia già superiore e di molto alle 3.365 lire; inoltre perché non ha continuato con le ritenute oltre le L. 1 milione e 80.000 dato che l'imponibile è di L. 1.615.399? Provi a rifare il calcolo e dopo essersi accertato che non ha alcuna trattenuta sulla pensione, se trova ancora delle differenze mi riscriva pure. Comunque legga più avanti.

E così con una botta ne abbiamo sistemati due.

La Signora Giovanna Nitti, nel farmi presente di godere della pensione di riversibilità nella misura del 60% (65, signora e non 60) per avere a carico la figlia Annamaria chiede di conoscere se la maggiorazione del 10% (15, come abbiamo visto) cesserà al raggiungimento del 18° anno di età di Annamaria o al 21°.

Si rassicuri Signora Giovanna, lei continuerà a percepire la maggiorazione sino al 10 aprile 1976. Questo, sempre che Annamaria non si sposi prima. A proposito, com'è andata la pagella? Auguri.

Scrive ancora Domenico Tortora, il quale lamenta che un collega cessato dopo di lui dal servizio ha già avuto la liquidazione. Caro amico già quando lei scriveva per sollecitare la sua liquidazione in base alla Legge 336/1970, io le feci presente che la sua pratica non era pervenuta perfetta in fatto di documentazione e ciò determinò il lamentato ritardo. Ora se il suo amico ha già avuto la liquidazione ciò non deve costituire un motivo di rammarico perché si vede che quel suo amico aveva la pratica in ordine e disponibile per la lavorazione. Questa è come la faccenda dell'aspirina. Dice che c'entra adesso l'aspirina? Beh, quando uno ha la febbre prende l'aspirina e guarisce; la prendo io e poco ci manca che crepo. E vattelapesca perché. Voglio dire che non esiste in nessun campo una regola fissa.

Con altra lettera poi mi chiede l'onore di essere ricevuto. Caro Tortora, lo non sono nessuno. Forse leggendo queste righe voi mi immaginate alto due metri, vestito da generale e seduto su un trono di velluto. Macché! Sono un ometto piccolo, basso, brutto e chiedo l'elemosina nei migliori angoli della città.

Scherzi a parte l'essere ricevuti da me non è un onore ma una specie di supplizio cinese tra telefoni che squillano, vedove in gramaglie ed orfane novantenni che camminano sulle stampelle.

Questo poi, quando mi trovate. Spesso fuggo fingendo di dover andare dal Ministro e dandomi un sacco di arie esco da una porticina laterale e me ne vado invece a contemplare a lungo le erbette verdi che spuntano da un'aiuola e le formiche, le prime paralitiche formiche di questa incosciente primavera.

Amico Tortora, scherziamo qualche volta anche sulle cose serie perché se no che vita è?

Vuol venire a Roma a trovarmi? Venga pure, ma non mi chieda di fissarle un giorno perché — e questo glielo giuro — non dipende da me se sono o non sono a posto.

Un gruppo di amici ed a loro nome l'amico Francesco Carrara (ma mi ha scritto qualche altra volta?) chiede di sapere se con 37 anni di servizio si ha diritto alla concessione della medaglia quale anziano della rotaia.

Per la verità ne bastano 35, ma la concessione, istituita solo da non molti anni, non ha effetto retroattivo il che, detto in italiano, significa che non si applica a quelli già collocati a riposo prima della sua istituzione.

Poi, vuol sapere se corrisponde a verità che è in elaborazione un qualcosa che farà avere i 9/10 della base pensionabile. Le dirò di più: è vero che esiste — e addirittura da parte governativa — una specie di impegno a valutare, ai fini di pensione, anche gli anni prestati oltre il 37° che, per i ferrovieri, dà diritto all'80%. Orbene, per ogni anno oltre il 37° si avrà una maggiorazione del due per cento sino al massimo del 100% e quindi oltre il 90% cioè i 9/10 dell'amico Carrara.

Non sono però in grado di precisare quando sarà possibile vederne l'attuazione pratica. Nell'attesa nutriamoci con sobrietà e facciamo ginnastica moderatamente. Chissà che non siamo ancora tutti vivi quando ciò accadrà. E se siamo vivi non ci sarà bisogno di rispondere all'ultimo quesito del simpatico amico in merito alla pensione di riversibilità che spetterà alle vedove.

Poi se qualcuno proprio lo volesse sapere ugualmente allora lo informiamo che la vedova ha diritto al 50% della pensione che spettava al marito. In aggiunta spetta l'indennità integrativa speciale che, però è di 24.700 e non 32.000 lire.

Però facciamo attenzione, nel calcolare il 50%. Lo so che non è un calcolo cosmico ma nel farlo bisognerà togliere dalla pensione diretta l'indennità integrativa speciale e poi dividere per due e poi aggiungerla di nuovo.

Facciamo un piccolo esempio.

Il pensionato Asdrubale percepisce 164.700 lire di pensione al mese. Alla sua morte la vedova, Signora Cleotibonda avrà diritto alla metà di 164.700 — 24.700 e cioè la metà di 140.000 lire vale a dire 70.000 lire alle quali dovrà aggiungere di nuovo le 24.700 della indennità integrativa speciale che molti chiamano scala mobile.

Amico Carrara, ma è possibile che i pensionati mi «ringraziano con le lacrime agli occhi e attendono» mie notizie? Sono io che ringrazio voi per l'interesse con il quale mi seguite, voi che non vi arrabbiate mai, anche quando scherzo e vi prendo bonariamente in giro.

L'amico Agostino Sartori, tra le altre cose, si domanda come mai il dipendente in servizio riceve una busta paga ed un bollettino sul quale sono riportate tutte le voci che compongono la retribuzione mentre il pensionato deve solo accontentarsi del vaglia senza spiegazione alcuna.

Ed ha ragione, dico io. Però prima di andare avanti permettetemi di dire che qualche volta mi sono divertito a leggere il mio bollettino stipendio. Ho capito quasi tutto ma certe voci — si tratta disgraziatamente di trattenute — non sono riuscito a spiegarle. Leggo, ad esempio codice tal dei tali, importo lire tot, vado a vedere sul retro e del codice tal dei tali manco l'odore.

Continuando con l'amico Sartori, dato che si trova a Roma, venga pure a trovarmi così gli spiego come si ottiene il netto della pensione, a meno che egli non conservi il numero 5 del 1971. A proposito, l'abbonamento al giornale non viene trattenuto sulla pensione.

Però ora che ci penso credo sia il caso — e mi ci ha fatto pensare l'amico Egidio De Micheli — di ripubblicare il prospetto per il calcolo del netto, in considerazione del fatto che ci sono state sostanziali modifiche.

Sotto allora con il prospetto.

A - Pensione annua lorda		1.300.800
B - Tredicesima 1/12 di A		108.400
C - Totale annuo lordo (A+B)		1.409.200
D - Ritenuta ENPAS (1% dic.)		14.092
E - Differenza imponibile (C — D)		1.395.108
Ritenute erariali		
Quota esente L. 840.000		
F - da 840.001 a 960.000 (4,20%)	5.040	
G - da 960.001 a 1.080.000 (6,075%)	7.290	
H - da 1.080.001 a 2.840.000 (11,475%)	36.158	
I - Totale ritenute (F+G+H)	48.488	
L - Pensione netta annua (E — I)		1.346.619
M - Pensione netta mensile (1/13 di L)		103.586
N - Bollo (0,50‰)		52
O - Pensione spettante		103.534

Per coloro che hanno pensioni superiori gli altri scaglioni di ritenute sono:

da 2.840.001 a 4.840.000 (11,875%)
da 4.840.001 a 5.000.000 (14,375%)
da 5.000.001 a 10.840.000 (17,50%)

Gildo Carbonari è una simpatica persona e uno sfortunato ferroviere. Per 22 giorni non ha raggiunto il massimo e per quattro mesi non ha potuto conseguire uno scatto.

E poi mi esprime altre sue amarezze di servizio, sulle quali sono d'accordo. Ma che ci possiamo fare, amico Carbonari, specialmente quando sono acqua passata? E' forse più saggio lasciar perdere e non rodersi l'animo.

C'era una volta un personaggio della mitologia greca il quale si rodeva continuamente per il sospetto che la moglie lo tradisse. Pensa e ripensa chiese a Giove di poter assumere le sembianze di un suo carissimo amico e, così cambiato, cominciò ad insidiare la sua stessa moglie. Alla fine ci riuscì e vi lascio immaginare che soddisfazione si fosse levato quel cretino di antico greco.

Perciò lasci perdere le note informative, gli ex superiori e tutto il resto. Si faccia una bella bevuta, piuttosto.

L'amico Nicolò Badanza mi scrive, in fondo in fondo, una lettera triste perché mi parla di una certa situazione familiare. Non so come cominciare. Non so cioè se dirgli che ho una buona notizia da dargli

oppure, beh non lo so neppure io. Proviamo con calma e facciamo un esempio con un altro ferroviere e non con l'amico che mi ha scritto. Dunque, questo ferroviere, morendo lascia la vedova ed un orfano maggiorenne ed inabile al lavoro. Ebbene in tal senso sia alla vedova che all'orfano spetta la pensione ed i biglietti gratuiti.
Così mi pare più facile.
Per la documentazione non è necessario pensarci prima.
Viva la grande Azienda, conclude la lettera del nostro amico. Evviva i pensionati che l'hanno fatta grande, concludiamo noi.
L'amico Remigio Rotellio, in possesso del libretto dal novembre 1972, ancora non percepisce la pensione definitiva. Vada a sollecitare la sua Direzione Provinciale del Tesoro (la stessa cosa per Battaglia Giuseppe).
L'importo annuo della pensione riportato sul libretto gli sembra inferiore a quanto percepisce a titolo di acconto mensile.
La spiegazione risiede nella indennità integrativa mensile di L. 24.700 mensili che non è riportata sul libretto.
Per la buonuscita non ho capito bene la domanda. Chiedo scusa.
Alfredo Cozzolino ancora divide per dodici il lordo della pensione. Veda il prospetto più su.
Fernando Mosconi mi ringrazia per gli auguri e in considerazione dell'andamento del servizio postale mi anticipa quelli per Pasqua.
Anch'io ringrazio e faccio auguri di buon ferragosto.
Bene, mi interesserò della sua pratica e le farò sapere qualcosa.
Otello Dignani ha fatto domanda nel 1956 per ottenere il riscatto dell'avventiziato e da allora non ha saputo più niente. Dunque, in casi del genere, a meno che l'interessato non ne abbia una particolare necessità, non si provvede a tali riconoscimenti se non nell'imminenza del collocamento a riposo e precisamente un anno prima di tale data.
Dato che a lei manca ancora un po' di tempo, attenda ancora un pochino.
Amico Palmisano guarderò quanto lei mi dice e le farò sapere qualcosa.
E con questa comunicazione chiudiamo non senza però rammaricarmi per le centinaia di lettere alle quali, con tutta la migliore disposizione, non è possibile proprio rispondere.
Eppure c'erano tra le lettere inevase appelli accorati, richieste cortesi e supplichevoli, madri in ansia, anziani pensionati in attesa degli arretrati per curare la propria moglie.
A nessuno posso rispondere. Eppure qualcosa la farò, ve l'assicuro. Non posso lasciar così senza risposta lettere gentilissime ed educate.
Vedremo di organizzarci e per questo vi prego di seguire i prossimi numeri di « Voci » perché sono veramente convinto che questo colloquio è un po' come quello che viene accordato ai familiari dei carcerati. Un quarto d'ora e via.

A. MAUSSIER

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

I ragazzi dal "Pennino d'argento"

ABITUARE i ragazzi ad un confronto, alla emulazione, a migliorare ed accrescere la propria cultura, è stato lo scopo che il DL.F. di Taranto desiderava raggiungere indicendo il 1° Concorso compartimentale « Pennino d'argento » riservato ai ragazzi delle prime tre classi della Scuola Media. Riteniamo che lo scopo sia stato largamente raggiunto a conferma che iniziative del genere vanno ampiamente incoraggiate e propagandate.
Dopo la selezione effettuata presso le diverse sedi dopolavoristiche, i ragazzi prescelti sono stati riuniti a Taranto presso la Scuola Media « Alfieri » che li ha amorevolmente ospitati anche perché il Preside prof. Javernaro ed alcuni professori facevano parte della giuria. Dopo un lavoro di cernita abbastanza difficoltoso per la bontà del materiale, sono risultati vincitori:
— prima classe: Angela Chiaromonte del D.L.F. di Termoli per il tema « Un oggetto che ti è molto caro. Racconta come ne sei venuto in possesso e perché lo prediligi ».
— seconda classe: Vito Summa del D.L.F. di Potenza per il tema « Hai letto un libro per ragazzi. Esponi in breve la trama e riporta le tue osservazioni sui personaggi e sugli ammaestramenti che hai potuto ricavare ».
— terza classe: Maria Antonietta Buffo del D.L.F. di Taranto per il tema: « Alla stazione: che movimento di treni, di persone! Quanti stati d'animo, preoccupazioni, timori, speranze, gioie! ».
Tutti e tre i temi premiati meriterebbero di essere pubblicati, ma per la tirannia di spazio diremo brevemente che Angela ha elevato un esaltante inno al sentimento dell'amicizia, Vito ci ha ingenuamente suggerito come sia possibile la fratellanza fra i popoli senza ricorrere alla guerra, Maria Antonietta ha scavato con mano attenta nei sentimenti dei diversi personaggi incontrati nella stazione.
Alla cerimonia della premiazione — svoltasi nel Cinema « Verdi » del D.L.F. di Taranto sobriamente addobbato per l'occasione — erano presenti le massime Autorità cittadine (l'Arcivescovo Mons. Motolese, il dr. Gorgoglione per il Prefetto, l'Assessore Diotaiuti per il Sindaco, il cav. Sala per la Camera di Commercio, ed altri) nonché il Direttore Compartimentale, la Commissione compartimentale del DLF e numerosi funzionari e dopolavoristi con le rispettive famiglie. Nell'intervallo il Capotreno di 1ª classe comm. Di Saverio, poeta tarantino, ha recitato alcune sue liriche assai apprezzate dall'uditorio.
Nel porgere un vivo plauso al Presidente Bruni ed al Consiglio direttivo del D.L.F. di Taranto, ci permettiamo di segnalare quanto da più parti abbiamo ascoltato: che il concorso, così ben riuscito nella sua prima edizione, venga presto reso intercompartimentale se non nazionale.

Vito METERANGELO

L'ing. Bianco premia la piccola Angela Chiaromonte.

Dopolavoro Ferroviario S. Candido

SETTIMANE BIANCHE

S. CANDIDO (Alto Adige) alt. 1175

PER SOCI DOPOLAVORO ANCHE FREQUENTATORI

Alberghi di II categoria:

SPORTHOTEL TYROL tel. (0474) 731.98
ALBERGO S. CANDIDO tel. (0474) 731.02

SETTIMANE BIANCHE

dal 7 gennaio al 15 aprile 1973
giornaliero s.b. 4.200 c.b. 4.500
settimanale s.b. 28.000. c.b. 30.100
bambini da 4 a 8 anni sconto 25%

Per turni di 7 giorni (dalla cena della domenica al pranzo della domenica successiva) pensione completa in camere a 2 o 3 letti-acqua corrente, servizio e tasse compresi. Escluse le bevande ed eventuale tassa IVA 6%.

Scuola sci 6 giorni per 2 ore al giorno	L. 5.000
Impianti di risalita 7 giorni	L. 5.500
Impianti di risalita giornaliero (da acquistarsi al DLF)	L. 1.000
Piscina coperta (25x10) per 7 giorni	L. 2.000

Ogni fine Corso una gara di slalom gigante.

Prenotazioni: direttamente con la direzione dell'albergo. Per altre informazioni presso il DLF di S. Candido. Tel. F.S. 933/853 - 66 oppure 70. Telefono urbano (0474) 741-77.

Per Napoli una nuova sede

CON UNA CERIMONIA improntata alla massima semplicità, il 22 dicembre in Napoli, è stata posta la prima pietra dell'edificio che ospiterà la nuova sede del Dopolavoro.

L'avvenimento potrebbe sembrare di scarsa importanza, ma per i ferrovieri napoletani, invece, assume un significato di grande rilievo, in quanto viene a realizzarsi, dopo anni di innumerevoli difficoltà di ordine tecnico ed economico, una vecchia e quanto mai giusta aspirazione: dare al D.L.F. di Napoli una sede moderna, funzionale e decorosa; adeguata alle accresciute necessità dei propri soci, capace di poter assolvere nel miglior modo i compiti istituzionali. Il nuovo edificio, che avrà una linea sobria ed elegante, sorgerà su un'area di circa mq. 1.500, sita lungo il Corso Meridionale, tra il F.S.A. della Sezione di Napoli Centrale ed il fabbricato della Borsa Merci; sarà costituito da tre piani, oltre al piano terra. Vi troveranno sistemazione: gli uffici del DLF, sale da gioco, saloni per conferenze e riunioni, la biblioteca — illuminata a mezzo cupola trasparente — nonché il cinema-teatro capace di 700 posti.

Tutti i locali saranno forniti di impianto di condizionamento di aria, mentre per l'accesso ai vari piani è prevista anche la messa in opera di apposito ascensore.

Alla cerimonia, oltre al Direttore Compartimentale, Ing. Frunzio, hanno partecipato: il Capo dell'Ufficio Centrale del DLF Dr. Scodellari, il Capo dell'Ufficio Lavori Ing. D'Amario, il Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale Dr. Brancaccio, il Vice Questore De Feo, il Presidente del D.L.F. di Napoli Sig. Mario Luciano, le Assistenti Sociali e molti funzionari ed agenti liberi dal servizio.

Il dott. Scodellari alla posa della prima pietra del nuovo fabbricato del DLF di Napoli.

CALENDARIO TURISTICO 1973

Giorno partenza	Paesi da visitare	D.L.F. organizzatore	Quota	N. Itinerario
	APRILE			
19	SPAGNA	Firenze	15.000	57
20	GRECIA-JUGOSLAVIA	Bologna	64.000	M
20	SPAGNA	Venezia	35.000	16
21	ITALIA-GRECIA-TURCHIA	Bari	140.000	H
22	REPUBBLICA FEDERALE TEDESCA-REPUBBLICA DEMOCRATICA TEDESCA	Verona	66.000	30
25	U.R.S.S.	Bologna	143.000	46
28	FRANCIA	Bari	19.000	2
28	FRANCIA-ITALIA	Napoli	32.000	3
29	CECOSLOVACCHIA	Verona	30.000	39
30	ITALIA-FRANCIA	Genova	22.000	A
	MAGGIO			
16	U.S.A.	Milano/ Venezia	192.000	51
22	INGHILTERRA	Milano	65.000	13
25	INGHILTERRA-BELGIO	Genova	76.000	24
26	FRANCIA	Firenze	60.000	7
27	GRECIA	Bari	75.000	45
28	FRANCIA	Bari	19.000	2
28	SPAGNA	Torino	54.000	I
30	SVIZZERA	Ancona	27.000	9
31	SPAGNA	Firenze	15.000	57
31	INGHILTERRA	Verona	46.000	12
	GIUGNO			
1	SVIZZERA	Verona	29.000	58
1	BULGARIA-JUGOSLAVIA	Milano	45.000	43
2	GRECIA-LIBANO-TURCHIA-JUGOSLAVIA	Bologna	130.000	N
9	ITALIA-GRECIA	Verona	39.000	G
15	SPAGNA	Bologna	46.000	18
18	DANIMARCA-SVEZIA	Palermo	99.000	35
19	UNGHERIA	Bologna	37.000	40
20	DANIMARCA-NORVEGIA	Genova	216.000	37
20	DANIMARCA-SVEZIA-FINLANDIA	Bologna	151.000	38
22	SVIZZERA	Reggio C.	34.000	8
22	BELGIO-OLANDA	Firenze	61.000	23
22	POLONIA-U.R.S.S.	Bologna	105.000	42
24	EGITTO	Bologna	160.000	54
27	CECOSLOVACCHIA	Bologna	30.000	39
28	FRANCIA	Verona	17.000	55
28	FRANCIA	Bari	19.000	2
28	FRANCIA	Reggio C.	67.000	1
28	AUSTRIA	Cagliari	74.000	26
30	GRECIA-TURCHIA	Firenze	71.000	F

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC
tutto è più semplice,
sbrigativo, sicuro: si spende di meno,
il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli
perché la polizza comprende anche
la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Leo Vitalini
Tel. 3130

● **Il Direttore Comp.le** Ing. Vicuna, con la collaborazione dell'Ufficio O.M. della D.G., ha avviato a soluzione, fra gli altri complessi problemi, quello relativo alla ristrutturazione e all'ammodernamento della Sede compartimentale gravemente lesionata dal terremoto; è stato predisposto un piano di razionale sistemazione degli uffici con arredi moderni e funzionali. Sembra che fra otto mesi circa si potrà finalmente tornare nella vecchia sede completamente rinnovata.

● **Complimenti** ai neo-Cavalieri R.I. Mario Morellina, C.S. Sovr., Titolare di Falconara e Manlio Montevecchi, C.S. Sovr. di Ancona.

● **L'Ispett. Capo** Dr. Enzo D'Annibali ha lasciato la dirigenza della 2ª Divisione dell'U.P.C. di Ancona per rientrare a Roma a dirigere una Divisione del Servizio Personale. Un nutrito stuolo di collaboratori lo ha festeggiato in un locale cittadino augurandogli buon lavoro e rapida carriera.

● **Il 27 gennaio** ha realizzato il suo sogno d'amore la figlia del Capo Treno Gino Simonetti, Angela, Assistente staz. a Narni. Vivissime felicitazioni.

● **Sono stati collocati** a riposo l'Applicato Capo Andrea Fattori dell'Uff. Trazione, noto cineamatore del Gruppo D.L.F., il Capo Dep. Sovr. Giampietro Iustini, Titolare del D.L. di Ancona, il C. Pers. Viagg. Sup. Adamantonio Pomponio, il Segr. Tecn. Sup. Mario Innamorati della Zona IE di Pescara, il C.S. Sup. Mario Modestino di Terni. A tutti auguri di serena quiescenza.

● **Vive condoglianze** alle famiglie del C.S. Sup. Fulvio Nisi di Ancona e del Manovr. Capo Gino Rasicci di Falconara immaturamente scomparsi.

● **Due gemelle**, Roberta e Anna Rita, hanno allietato la casa del Manovale Tommaso Sarchese di S. Vito; altre due, Silvia e Monica, hanno deciso di far compagnia ai due fratellini, per la gioia della mamma e del papà, Capo Gestione Sup. Walter Gabrielli di Osimo. Auguri al Segr. Tecn. Mario Aloi dell'Uff. Ragioneria per la nascita di Domenico; al Manovale Coccia Gabriele per Stefania; al Conduttore Calitri Giuseppe per Giuliano; al Segr. Tecn. Di Clemente Luciano per Lucia; all'A.M. Nieri Giovanni per Giuliano; al Macch. Varoli Ubaldo per Roberta; al Manovale Stronati Enzo per Lucia; all'A.M. Codignoni Ugo per Monica; all'Op. arm. Saracini Italo per Benedetta; al Manovale Germano Marchegiani di S. Benedetto per Cristiano; all'Applicato Speranza Gino del Rep. Lavori di Aquila per Fabio; al Capo Gestione Cioschi Vincenzo di S. Salvo per Diego; all'Ass. staz. Lipparelli Mario di Ellera per Luciano; all'A.M. Naldini Roberto di Ancona per Maurizio; all'Ass. Capo Villanova Emidio di Atri per Federico; al 1° Manovr. Mascioli Mario di Chieti per Simonetta; a Emilio D'Ortenzio, Operaio d'arm. del 14 tronco lavori di Torre dei Passeri per Domenicantonio; al Segr. Alci geom. Mario, dell'U.R.C. di Ancona per Domenico. Ai fortunati genitori le felicitazioni più vive con l'augurio di bene ai bimbi.

● **Profondo dolore** ha suscitato la notizia del decesso dell'Ispettore P.le dott. Geom. Antonio Accoti del locale Ufficio Lavori Compartimentale, avvenuto a Bari il 3 gennaio. Alla vedova ed ai giovani figli vada, anche a mezzo di Voci, l'espressione della viva partecipazione dei colleghi, amici e dei ferrovieri tutti.

● **A domanda ha lasciato** il servizio ferroviario il Segr. sup. di 1ª classe Rag. Belletti cav. Athos, capo del 5 reparto dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale. E' stato festeggiato dai Superiori, dai colleghi e dal personale. Auguri vivissimi anche da Voci.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Festicciuola** in casa nostra. A Taranto, in occasione della premiazione del concorso « Pennino d'argento », il Direttore Compartimentale ing. Bianco ha consegnato, col contributo gentilmente offerto dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni, un tangibile riconoscimento ai collaboratori che nel Compartimento si sono distinti nella campagna per la divulgazione di « Voci della Rotaia ». Gradito ospite della riuscita manifestazione, il dott. Franco Terlato, direttore della Filiale di Bari.

● **A Taranto** l'Assistente Capo Angelo Brindisi della stazione di Metaponto ha esposto una personale al Centro Internazionale d'arte « Magna Graecia ». Non conoscevamo questo artista autodidatta, ma ne abbiamo apprezzato il valore sia nel disegno, sia nella scultura come nel colore. Il suo travaglio interno è tuttora alla ricerca della migliore espressione, sicché ne sgorgano opere semplici e genuine che nel necessario confronto si affineranno col conforto della innata sensibilità dell'artista.

● **Trasferimenti.** Gli Ispettori Capi ing. Ferruccio Clemente e ing. Umberto Cazzolla sono stati recentemente trasferiti dall'Ufficio Lavori di Bari a quello di Ancona. Auguriamo buona fortuna da parte di « Voci ».

● **Onorificenza.** L'Applicato Tecnico Capo dell'Ufficio Lavori cav. Michele Chieco è stato insignito della Commenda dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme. Congratulazioni al neo insignito.

● **Marcia nuziale** per le gentili colleghe Assistenti di Bari Franca Fanelli e Maria Mingolla che sono state rispettivamente impalmate dai signori Michele Forte e Antonio Porcelluzzi. Auguri felici.

● **A Trani** il Capo Gestione Superiore Michele Ladogana dirige con competenza e stile il Centro Culturale d'arte « Studio 88 ». Recentemente ha ospitato una mostra di grafica (incisione su lastre d'argento) con opere di Annigoni, Guerricchio, Scilitian, Bay, Picinni, Crippa ed altri. Congratulazioni all'ignorato artista.

● **Generoso** gesto d'altruismo ha compiuto Francesco Malerba, Manovale di Molfetta, che ha volontariamente donato il proprio sangue per un caso disperato. Un meritato «bravo» da Voci.

● **All'Ufficio Sanitario** di Bari è andato in pensione anzitempo l'Ispettore principale dott. Davide Damiani. Gli auguriamo lunga e serena pensione.

● **Fiocco azzurro** per il Capo Gest. Super. Giuseppe Binetti e per l'Operaio IE Giovanni Colombo le cui rispettive famiglie sono state allietate dalla nascita di Massimo e Giuseppe.

● **A Barletta** è andato a riposo l'Ausiliario Giovanni Doronzo, festeggiato da amici e colleghi. Buona pensione anche all'Ass. C. Ruggiero Sernia di S. Severo.

● **La nostra solidarietà:** all'Ispettore P.le dott. Antonio D'Erasmo per il decesso del fratello Giacomo; alla famiglia per il decesso del cav. Attilio Berardi, Applicato Capo a.r.; al Titolare di S. Severo Gerardo Infante per la perdita del padre; al Segr. Sup. Abramo Giovine e al C.P.V. Pasquale Giovine per la perdita della madre; al Segr. Tecn. Vincenzo Arpino per il decesso del padre; all'Oper. spec. Pietro Pollonio per la perdita della madre. Sincere condoglianze.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Non sembri irriverente**, ma il controverso « D.P.R. 748 » ha iniziato a produrre il previsto sconquasso nel folto drappello dei direttivi del Compartimento, così come una bene assestata palla da « Bowling ». Fra i primi ad andarsene c'è proprio il massimo livello locale, il Direttore Compartimentale ing. Alfredo Greco, il quale se n'è andato in quattro e quattr'otto, senza avere avuto tempo sufficiente per fare un po' di quelle cose che, al suo arrivo, gli avevamo augurate. A sostituirlo è venuto, anzi è tornato, l'ing. Giovanni Battista Samoggia, che già aveva prestato servizio nel locale Ufficio Lavori per ben 18 anni; in più, egli è bolognese, di casa, quindi dovrebbe fare filotto, nell'interesse di tutti oltreché suo personale. A lui, che è uno specialista dei Lavori, auguriamo in particolare di avviare a soluzione il grave problema di una più idonea e funzionale sede compartimentale.

E' andato a casa per primo il dott. Giuseppe Falcone, da molti anni Capo Ufficio Movimento. Inizia così la grande girandola di saluti ed auguri a tanti capi che se ne andranno entro giugno con un trattamento pensionistico, ce lo lascino dire, da « rischiatutto ». Sinceramente, buon per loro. E' auspicabile però che il massiccio esodo al vertice non provochi delle crisi nemmeno temporanee ma ritorni veramente utile anche per l'Azienda e per tutti quelli che restano.

● **Un mesto saluto** ad Emilio Turrini, Rev. Sup. del Movimento, il quale, a soli 50 anni, non ha resistito più ai mali che da lungo tempo lo affliggevano, lasciando sole la vedova Elsa e

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

l'adorata Patrizia, quattordicenne, alle quali a nome dei colleghi porgiamo le condoglianze più sentite.

● **Zanasi Antonio**, cl. 1857, fu a lungo Guardiano sulla Bologna-Vignola; Zanasi cav. Enrico, cl. 1889, suo figlio, è stato C. Tecn. P.le IE; Zanasi geom. Gian Paolo, cl. 1926, suo nipote, è Revisore Sup. all'Uff. Movimento; Zanasi rag. Daniela, cl. 1951, è entrata ora in Azienda come Segr. i.p. Ai viventi della dinastia della strada ferrata esprimiamo inchini faraonici e vaticini di lunga durata.

● **Apprendiamo all'ultimo** istante che il « DPR 748 », citato nel capocronaca, ha operato in brevissimi giorni anche per il dott. Massimo Inardi, Isp. Capo a tutti noto per il suo invidiabile e persistente primato al « rischiatutto ». Lo ricorderemo per quello ma anche per l'alto rendimento e per il calore umano con cui ha quotidianamente avvicinato i ferrovieri, clienti dell'Ispettorato. Torneremo a parlare di lui, se, come sembra, si dedicherà alla pubblicistica ed alla letteratura (ci risulta che sta per uscire una sua opera sulla metapsichica). Auguri cordialissimi a nome di tutti i ferrovieri.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Ettore Serafini**, Capo dell'Ufficio Movimento, è stato collocato in quiescenza. Dopo 38 anni di servizio, di cui nove trascorsi in Sardegna, il simpatico e generoso dirigente è stato degnamente salutato dall'intero organico dell'Ufficio Movimento e dai Capi Stazione Titolari di tutti gli impianti isolani. A nome dell'Azienda l'ingegnere Carlo Sanna ha porto il saluto, il ringraziamento e l'augurio di lunga pensione. « Voci », memore della fattiva collaborazione resa dal dottor Serafini negli anni scorsi, invia al neo-pensionato le proprie felicitazioni ed al suo successore, ingegnere Salvatore Corrao l'augurio di fecondo lavoro.

● **Auguri** di lunga pensione anche all'Operaio d'Armamento Antonio Atzori, all'Operaio Specializzato Adriano Puddu del Deposito Locomotive di Cagliari, al Cav. Torquato Sechi Capo Stazione Superiore del Reparto Movimento di Sassari, al Capo Treno Valentino Pisanu del Personale Viaggiante di Oristano, all'Assistente Viaggiante Francesco Soddu del Deposito di Cagliari, al Manovratore Capo Giovanni Maria Soro della Stazione di Cagliari, e all'Aiuto Macchinista Antonio Marino del deposito Locomotive di Cagliari.

● **Cicogna Express**, attesissimo dai colleghi. Sono nati: Sandra Pintau, al Capo Stazione Guido; Maura Ardu, al Segretario Tecnico Giuseppe; Alessio Murgia al Capo Stazione Giovanni; Luisa Carmelita, all'Assistente di Stazione Adriano; Luca Maiorano, al Capo Stazione Donato; Giovanni Salis all'Operaio Qualificato Salvatore; Antonio Calvia, all'Operaio d'Armamento Francesco e Massimiliano Bachis al Guardiano Ignazio. Ai bimbi ed ai rispettivi genitori le nostre felicitazioni.

● **Dopo un anno** di soddisfacente permanenza al 4° Reparto Lavori di Olbia è rientrato all'Ufficio Lavori di Palermo il perito elettrotecnico Giannetto Rosario. In sua vece è stato incaricato della dirigenza del reparto il Segretario Tecnico Superiore geometra Alessandro Zuddas cui facciamo pervenire l'augurio di buon lavoro.

● **E' deceduta** all'età di 89 anni la signora Francesca Puddu, madre del Capo treno a riposo Raimondo Pireddu. Condoglianze!

● **Il Dirigente dell'Ufficio** di Polizia Ferroviaria dottor Mario Canessa è stato promosso Vice Questore. Dopo aver prestato servizio presso i posti di frontiera di Tarvisio, Chiasso, Brennero e Domodossola, il dott. Canessa ha acquisito esperienza di polizia ferroviaria dirigendo i Compartimenti Polfer di Reggio Calabria, Bari, per poi essere nominato, circa quattro anni fa, dirigente unico della Polizia ferroviaria, marittima e aerea della Sardegna. Al valente funzionario gli auguri di una carriera sempre più nutrita di soddisfazioni da parte dei ferrovieri sardi.

● **Notiziario turritano:** Proveniente dall'Ufficio Movimento di Verona è giunto a Sassari il Cav. Orlando Faletta per assumere l'incarico di Capo Reparto Movimento. Buon lavoro.

● **I nuovi assunti sono:** Enzo Cuccia, Segretario Tecnico presso l'Ufficio I.E.; Giocondo Pinna al 1° Tronco Lavori di Cagliari e Salvatore Sanna, Segretario Tecnico con funzioni amministrative presso l'Ufficio Personale Compartimentale. Benvenuti tra noi e buona carriera!

Al collega cav. uff. Ennio Alteri, Segretario di Redazione di « Voci », è stato assegnato, in occasione del recente Congresso della Stampa Aziendale Italiana il premio Pacces per la sua lunga e feconda collaborazione al giornale. Nella foto il prof. Silvio Golzio, Presidente dell'A.S.A.I. consegna il premio al collega Alteri.

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito un encomio ai seguenti agenti distintisi per aver compiuto atti di valore durante lo scorso anno: **Saverio Andreanò** di Albizzate, **Eraldo Arrobbio** di Alessandria e **Vincenzo Volpe** di Genova.

Sono stati inoltre elogiati, per aver prontamente restituito somme di denaro che avevano rinvenuto, i colleghi: **Giuseppe Rainaldi** di Sulmona, **Salvatore Privitera** di Catania, **Mario Franceschini** di Bolzano, **Sergio Ballostro** di Treviso, **Salvatore Fusco** di Tarvisio, **Giovanni Morra** di Torino e **Dino Quinziato** di Bussoleno.

● **Publio Falzoi** è stato promosso Segretario Tecnico Superiore 1ª classe ed è il nuovo Capo del 1° Reparto Lavori; Francesco Macrì e Lelio Cataluffi, promossi Capi Tecnici della Linea, dirigono l'uno il 4° Tronco Lavori di Oristano, l'altro il 2° Tronco di San Gavino. Congratulazioni!

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Rivolgiamo i migliori** auguri e saluti ai seguenti dipendenti dell'Officina Veicoli collocati a riposo: Capi Tecnici Sovrint. Pietro Vannucchi e Carlo Casadei; Capi Tecnici Superiori Giuseppe Caligara, Renzo Boschi, Ettore Rocci, Gaetano Tatini, Bruno Valboni, Licurgo Gasperetti e Mario Ricci; Operai Specializzati Sergio Lorenzi, Giulio Bausi, Giovanni Casati, Giulio Cosi, Renato Ermini, Averardo Fondacci, Sergio Foresti, Dino Lucherini, Mario Poli, Spartaco Scarselli, Tullio Taddei, Raffaello Conti, Mario Cipriani e Eliseo Filippini.

● **Per iniziativa** della sezione culturale del Dopolavoro Ferroviario di Firenze, nella sede del sodalizio è stato ospitato il Gruppo « Comunità Teatrale di Firenze », che ha rappresentato la favola per ragazzi « Il Re nudo » di Evgenij Schwarz. Lo spettacolo è piaciuto al folto pubblico di ragazzi e adulti, riscuotendo vivo successo anche per l'efficace allestimento scenico. Molto applauditi gli interpreti Lucia Bruni, Carla Calò, Franco Cardini, Sergio Santarnecchi, Paolo Sarchini, Gabriele Spinelli e Federico Napoli; quest'ultimo ha curato la regia. I costumi sono stati realizzati da Paola Lazzerini.

● **La squadra** di calcio del Dopolavoro Ferroviario di Cecina, che nel 1971 aveva vinto il Torneo Aziendale « Coppa Città di Cecina », si è aggiudicato il quarto posto nell'analoga competizione svoltasi nella scorsa stagione. Congratulazioni e auguri di futuri successi alla squadra stessa composta da: Ristori, Moretti, Becatti, Castaldi, Belà, Marconi, Martignoni, Castagni I, Serrenti, Bertini, Bellani e Castagni II, nonché ai loro dirigenti Papotto, Scambia e Cellini.

FIRENZE Serv.Mat.e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **La casa del rag.** Riccardo Forgillo, Segretario Tecnico dell'Ufficio 9°, è stata allietata dalla nascita di due maschietti, Maurizio e Marco. Rallegramen-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ti al babbo ed alla mamma, signora Fiorella; auguri vivissimi ai gemellini.

● **Con recente provvedimento** del Presidente della Repubblica, è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere ai colleghi: Bruno Manganelli, Segretario Superiore dell'Ufficio 1°; Luigi Sciarelli, Segretario Superiore dell'Ufficio 2°; p.i. Emilio Marani, Capo Tecnico Sovrint. dell'Ufficio 3°; Davide Pignatelli, Segretario Tecnico Superiore e p.i. Guido Caffù, Capo Tecnico Sovrint. dell'Ufficio 8°; p.i. Romano Borgogni, Capo Tecnico Sovrint., p.i. Paolo Landi, Capo Tecnico Sovrint, e Spartaco Lavacchi, Segretario Superiore dell'Ufficio 9°. Ai neo-Cavalieri rallegramenti vivissimi.

Con lo stesso provvedimento è stato insignito della onorificenza di Commendatore l'ing. Genserico Mannucci, Ispettore Capo Superiore ed attuale Capo dell'Ufficio Centrale O.M. Complimenti da « Voci della Rotaia ».

● **Un particolare augurio** di buon lavoro ai nuovi Segretari Tecnici che in questi giorni anno firmato la nomina a stabile. Essi sono: Nicola Basso, Liviano Betti, Piero Bonaiuti Rocchini, Valerio Cantobelli, Luigi Chiarini, Dante Diacci, Orazio Genovese, Francesco Gorini, Bruno Martini, Antonino Nucara, Francesco Raffone, Mauro Rossetti, Ernesto Rufolo, Giuseppe Tomasello.

● **Un saluto**, con i nostri affettuosi auguri agli Ispettori Capo, dott. Rinaldo Androsoni e dott. Bruno Spini, i quali lasciano il servizio beneficiando della legge 336/1970.

● **Profonde condoglianze:** all'ingegner Franco Cataoli, Ispettore Capo dell'Ufficio 3°, per la perdita della madre; al dottor Vittorio Emanuele Sarra, Ispettore Principale dell'Ufficio 2°, per la scomparsa del fratello Pasquale Segretario Superiore di 1ª cl. dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

● **L'improvvisa morte** di Biagio Zarulli, Applicato dell'Ufficio 1° addetto alle telescriventi, ha rattristato un po' tutti noi che lo abbiamo conosciuto. Il bravo e silenzioso Zarulli ha lasciato la moglie con tre figli di giovane età, ai quali porgiamo le nostre profonde condoglianze.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Intensa attività** pittorica per il collega Formisano Capo Tecnico a Genova Campasso che giunto recentemente nell'ambiente ligure, dopo lunga esperienza in Toscana, dove ebbe a riscuotere notevoli consensi in concorsi, mostre personali e collettive, si è già imposto al pubblico ed alla critica genovese.

Coronati da vivi successi vari concorsi: a Lavagna, a Campo Morone, a Sanremo, a Genova, al D.L.F. di Genova ed alla recente manifestazione tenutasi nel rione Marassi di Genova, per il decentramento culturale.

I suoi colori sono vivi, quasi folgoranti un poco intonati al caldo della natia Ercolano, ma che bene si inseriscono nel luminoso sole di Liguria.

Un caldo pensiero di bene arrivato nella nostra terra con i migliori auguri di un proficuo cammino.

● **Note liete** dai nostri pensionati. Il Capo Tecnico Superiore a riposo sig. Gaspare Massara, ha recentemente festeggiato con la gent.ma signora Elvira le nozze d'oro.

Alla bella famiglia che prosegue la tradizione ferroviaria col figlio Augusto, Segr. Sup. di 1ª classe addetto alla Segreteria particolare del sig. Direttore, i nostri migliori Auguri di un sereno domani.

● **Felicitazioni** vivissime al Commesso dell'Ufficio Movimento sig. Antonio Iacono ed alla sua gentil.ma sig.ra Angela per il lieto trentennale di matrimonio.

Prossima tappa, le nozze di oro.

● **Nella consueta** bene augurante cornice di superiori, colleghi ed amici si è svolta presso l'impianto di Genova Marittima la consegna delle medaglie ricordo agli agenti collocati a riposo o traslocati.

Hanno ricevuto dalle mani del Direttore Compartimentale, Ing. Villa, l'artistica medaglia ed il bel diploma i colleghi Bianchi, Lorenzotti, Sparapano, Restucci, Delfino, Gnecco, Iannone, Trovatello, Norcia, Rocca, Rapetti, Incamminato, Nogherotto, Barisone, Briccola, Bonvini, Giovinazzo, Leggero ed Ugo.

Anche il redattore di « Voci » vuole aggiungere, ai tanti applausi, un cordialissimo: lunga vita!...

● **Molti auguri** anche al Capo Deposito Superiore sig. Bechino Innocenti Loris da parte dei numerosi amici, che attraverso « Voci » vogliono portare al collega gli auguri di una felicissima pensione.

A loro si unisce con una calorosa stretta di mano, il redattore di Genova.

● **Ragazzi in gamba.** Giuseppina Bottaro, figlia del Capo Gest. Sup. Natalino, si è brillantemente laureata in Lettere con 110 lode e medaglia d'argento per la tesi: « Vita e costumi nelle fonti letterarie del basso Medio Evo » discussa col chiarissimo Prof. Pistarino.

Ad maiora ed infiniti auguri.

● **Una calorosa** manifestazione di viva simpatia e riconoscenza è stata attribuita al Capo Stazione Sup. Rag. Giorgio Gramigni della stazione di Chiavari, dagli aderenti all'Ass. Chiavarese Donatori Volontari Sangue di cui il collega è Presidente, per la sua recente nomina a Cavaliere Ufficiale al merito della Repubblica.

Uniti ai voti augurali dei numerosi ferrovieri soci della benemerita istituzione, porgiamo al festeggiato i nostri più vivi rallegramenti.

● **Sono scomparsi:** per un grave incidente d'auto, il giovane Conduttore Enrico Fortunato del D.P.V. di Genova B.le e, dopo dolorosa malattia, l'Assistente Viaggiante Giuseppe Catto del D.P.V. di Genova Sampierdarena. Commovente per tentare di salvare la vita al collega Catto, la generosa offerta di sangue del Personale dei treni. A Ventimiglia è mancato all'affetto dei suoi cari il Capo Gestione Superiore Francesco Capello, addetto alle Gestioni Riunite della stazione di Ventimiglia. L'immatura scomparsa ha commosso i ferrovieri di Ventimiglia che hanno manifestato il dolore della comunità alla famiglia dello scomparso con un largo contributo di affetto. Alla signora Santina ed ai giovani orfani Secondo e Franco il sentito cordoglio del Redattore di Voci.

● **Hanno recentemente** lasciato il Servizio: il Capo Stazione Superiore Pietro Intelisano, Capo della Segreteria di Genova PP. che per la sua capacità e solerzia molto ha fatto per l'importante Impianto; il Segr. Sup. Rag. Alessio Bevegni, Capo del gruppo Avanzamenti dell'Ufficio Personale Compartimentale ed i Segret. Sup. Aldo Saracco e Rag. Francesco Olivari dell'Ufficio Commerciale e Traffico. A tutti, gli auguri di « Voci » di lunga quiescenza.

● **Ragazzi in gamba.** Liliana figlia del Verificatore Vittorio De Giorgis della Squadra Rialzo di Savona ha brillantemente conseguito la laurea in Scienze Naturali con una tesi quanto mai interessante sulla fauna e la flora delle zone liguri circostanti Stella S. Bernardo. Congratulazioni vivissime.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Il Gruppo A.V.I.S.-F.S.** del Compartimento ha celebrato la Festa della Befana distribuendo doni offerti dalla sede centrale dell'Associazione a ventiquattro bambini figli di soci donatori di sangue. Dopo aver assistito ad una Messa officiata nella Cappella della stazione dal cappellano dei ferrovieri don Lupi, i convenuti si sono radunati nella saletta riservata dell'impianto ove si è svolta la cerimonia alla presenza del presidente cav. Schiavina, del C. stazione Visca, del sig. Fedele in rappresentanza dell'AVIS milanese. Nella circostanza venivano consegnate due medaglie d'oro ai soci Giuseppe Monti e Francesco Lucini per aver essi raggiunto le cinquanta donazioni, mentre il volontario Renato Galantini della Cooperativa Portabagagli riceveva una medaglia d'argento con diploma avendo sostenuto venti donazioni.

Per inciso rileviamo che nel 1972, nelle otto giornate organizzate nelle stazioni di Milano C.le e Milano P. Garibaldi, il gruppo A.V.I.S. compartimentale ha raccolto settecento flaconi, pari a circa 21.000 centimetri cubici di sangue.

● **Colleghi di lavoro** degli Impianti Elettrici, del Movimento e del Servizio Lavori hanno festeggiato presso il Caffè ristoratore di Stresa l'Operaio qualificato Aldo Furlan in occasione del suo trasferimento dalla 15ª Zona I.E. di Arona alla 1ª Zona I.E. di Venezia Mestre. Oltre all'indirizzo di saluto e di ringraziamento rivoltogli dal Capo Zona, sig. Giovanni D'Inceco, il personale tutto presente alla cerimonia desidera fargli giungere da questo giornale un rinnovato augurio di buon lavoro.

● **Cicogna express:** Silvia, al Capo Gestione Giovanni Cabizza e signora Andreana, della Agenzia doganale di Domodossola. Felicitazioni vivissime.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **Binario 10** - Il giovane Zampino Tullio, figlio del C.T.S. Giuseppe, con brillante votazione, presso l'Università di Firenze, si è laureato in matematica discutendo la tesi: « Concetto di varietà di gruppo », relatore il Prof. Migliorini. Amedeo Santosuosso, figlio del Segretario Tecnico Antonio dell'Ufficio I.E. di Napoli, si è laureato con 110 in giurisprudenza discutendo la tesi in diritto civile: « La buona fede nella teoria del contratto », relatore il Chiarissimo Prof. Luigi Cariota Ferrara. Antonio Frunzio, figlio del C.G. Sup. Vincenzo della Sezione di Torre Ann.ta C.le, si è laureato in medicina e Chirurgia discutendo la tesi: « Anestesia spinale », relatore il Prof. Aldo Cocchia. Con brillante votazione, si è laureato in giurisprudenza il Segretario Passaro Renato della segreteria particolare del Direttore Compartimentale di Napoli discutendo la tesi in diritto civile: « Il contratto preliminare e sua esecuzione in forma specifica ».

Ai neo dottori i più vivi rallegramenti ed auguri di « Voci ».

● **Hanno lasciato il servizio:** nella stazione di Frattamaggiore, il giorno 10 gennaio, è stato vivamente festeggiato il 1° Deviatore Dell'Aversana Domenico, collocato in quiescenza. Il titolare C.S. Sup. Petrania Luigi ed il C.S. Sup. Liguori Raffaele, hanno rivolto, alla presenza di tutto il personale, belle parole di plauso offrendo al neo pensionato una pergamena con medaglia di oro ed un dono ricordo.

Auguri per una serena e tranquilla quiescenza.

● **Il giorno 4** dicembre ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Stazione Superiore Tullio Caciolli titolare della stazione di Acerra.

Il personale tutto, che lo ri-

corda con simpatia e stima, desidera fargli giungere anche dalle colonne di « Voci » il saluto e gli auguri più vivi di una lunga e serena quiescenza.

● **Il giorno 30 dicembre**, avvalendosi della legge 336, ha lasciato il servizio l'Operaio Esposito Ciro della Squadra Impianti Elettrici di Napoli C.le.

I superiori e colleghi, per l'occasione, hanno festeggiato il neo pensionato organizzando una simpatica e cordiale cerimonia di commiato, durante la quale hanno offerto al festeggiato una medaglia ricordo. Agli auguri degli amici uniamo quelli di « Voci ».

● **Lutti** - Il giorno 17 gennaio è deceduta la signora Caterina Cravone Petti, madre del Segr. Sup. di 1ª cl. Cav. Mariano Petti dell'Ufficio Personale Compartimentale di Napoli.

Con la signora Petti scompare una nobile figura di educatrice e di madre, che dedicò l'intera sua esistenza, con amore di apostolato, al culto della famiglia e della scuola, ove ebbe la possibilità di manifestare rare qualità di ingegno, di nobiltà di animo e di virtù civili.

Alla famiglia tutta, in particolare al caro Mariano, giungono espressioni di sentito cordoglio da « Voci della Rotaia ».

Vivissime condoglianze anche al Commesso Giovanni Corporente, dello stesso U.P.C., colpito da grave lutto per la perdita immatura della consorte, sig.ra Eleonora Minopoli.

I gestori della tratta Sicignano-Lagonegro a mezzo di « Voci » desiderano far giungere l'espressione del proprio cordoglio alla famiglia del gestore di 1ª cl. Russo Antonio, della fermata di Anquillara, — recentemente scomparso.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Nascite:** sono venuti felicemente alla luce i piccoli: Rosaria Di Liberto, dell'Operaio Qualificato Aloisio del D.L. di Palermo; Sabina Perrone, del C.S. Salvatore della stazione di Tusa; Simone Fabio Fiore, del Manovale F. Paolo della stazione di Palermo C.le; Ennio Spalanca, nipote del Segretario Superiore Cav. Antonio Tricoli dell'Ufficio Movimento. Vive felicitazioni.

● **La sig.na Maria Antonia Agnello**, figlia del Commesso Capo Giovanni, dell'U.P.C., si è sposata col sig. Roberto Puccio. I migliori auguri.

● **Nozze d'oro:** i genitori del CFV Franco Calabrese, del DPV di Castelvetrano, Cav. Giovanni, Conduttore Capo di 1ª cl. a riposo, e la gentile consorte Sofia Acerra hanno festeggiato il 50° anno di matrimonio.

Felicitazioni.

● **Sono stati colpiti** da grave lutto per la perdita dei loro cari: l'Ispettore Capo Superiore Furrer ing. Edoardo, Capo dell'Ufficio Movimento, per il padre; il Capo Stazione Superiore Francesco Fidone, Titolare della stazione di Dittaino, per la mamma; i fratelli Russo, Salvatore Commesso Capo presso l'Officina Veicoli di Messina, Giovanni e Antonino, Assistenti di stazione a Milazzo e Stefano, Manovratore in pensione, per la perdita del padre; Manovale Paolo Fiore, di Palermo Centrale, per la perdita del suocero, Deviatore Capo a riposo Simone Villella.

A tutti sentite condoglianze da parte di « Voci ».

● **Hanno lasciato** il servizio ferroviario l'Ispettore Capo Dott. Giuseppe Giammona, Capo della Divisione 3ª dell'Ufficio Movimento, l'Ispettore Capo dott. Serafino Lo Iacono, dell'Ufficio I.E., il Capo Stazione Superiore Salvatore Di Gesù, della Dirigenza Centrale di Palermo, l'Assistente Capo Tommaso Zora, della stazione di Palermo Centrale, l'Applicato Capo Niceò Bagnasco, della 1ª Zona I.E. di Palermo, l'Aiuto Macchinista Martorana Gaetano ed il Verificatore Giovanni Lo Verde, entrambi addetti alla stazione di Palermo Sampolo. Buona quiescenza a tutti da « Voci della Rotaia ».

● **Lauree:** Giuseppe Diana, figlio del Macchinista a riposo Gerlando, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo, si è laureata in medicina e chirurgia, col massimo dei voti, trattando la tesi: « Sintomatologia atipica da occlusione per incarceramento dell'ileo terminale al di sotto dell'appendice fissata nello scavo pelvico ad un'ansa ileale perforata in peritoneo libero ». Relatore il Prof. Vittorio Sommariva.

Adriana Perazzi, figlia del Capo Stazione Superiore a riposo Cav. Uff. Pasquale, già Titolare delle stazioni di Acireale e Palermo Brancaccio, si è laureata in Educazione Fisica col massimo punteggio trattando brillantemente, relatore il Ch.mo Prof. Vincenzo Abbate, la tesi su « Getto del Peso ».

Ai bravi giovani le nostre congratulazioni.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel. 3520

● **Gruppo esperantisti** - Anche a Reggio Cal. si è costituita l'Associazione esperantisti. La prima e l'unica, in tutta la Calabria. L'iniziativa è di un gruppo di ferrovieri reggino e lo scopo è quello di promuovere la conoscenza dell'Esperanto, la lingua supernazionale che mira ad un maggiore affratellamento dei popoli. Nel Compartimento reggino i promotori hanno costituito il Circolo Esperantisti Ferrovieri Reggini di cui è Segretario responsabile il Rag. Paolo Battaglia funzionario presso l'Ufficio Movimento Compartimentale. Le adesioni al Circolo possono essere inviate al Dopolavoro Ferroviario di Reggio Calabria.

● **Si è brillantemente** laureato in pedagogia e filosofia col massimo dei voti e la lode il giovane Salvatore Cariati figlio del carissimo amico Cariati Martino Segretario Superiore presso la Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale. L'interessantissima tesi trattata è stata sulla « Semiologia Strutturale e antropologia in Claude Lèvi Strauss ». Relatore il Ch.mo Prof. Lia Formigari. Rallegramenti e congratulazioni.

● **I nostri rallegramenti** ai Segretari Tec. Sup. Zema p.i. Egidio e Franchino Geom. Giuseppe, entrambi dell'Ufficio Lavori Compartimentale, per la meritata promozione a Segr. Sup. di 1ª classe.

Rallegramenti anche agli amici dell'U.P.C. Serranò Giuseppe,Placanica Domenico, Cogliandro Paolo e Giovanni Anghelone per la promozione ad Applicato Capo.

● **Sono scomparsi** immaturamente il Capo Gestione Superiore Lombardi Lino e Capo Treno Cuzzocrea Carmelo. Alle famiglie i sensi del nostro vivo cordoglio.

● **Per raggiunti limiti** di età ha passato il « testimone » il Cav. Pasquale Caputo, Capo Stazione Sovr., Titolare di Agropoli, stimato e benvoluto da superiori e colleghi. Gli succede nell'incarico il Capo Staz. Sup. Trombetta Francsco della D.C. di Agropoli notoriamente apprezzato per la sua preparazione professionale e per le doti di squisita signorilità. Ad entrambi gli amici gli auguri più sinceri.

Sono stati posti in quiescenza anche i seguenti amici e colleghi: Applicati Capi dell'UPC, Verona Francesco, Scopelliti Pasquale; Scambia Francesco. Applicato, Calabrò Domenico. Commesso Capo, Minniti Carmelo Lettrio. Segretari Superiori di 1ª classe, Lombardo Vincenzo, Casson Giuseppe, Fascetti Amedeo. Dl locale DPV: Capo Treno Maglie Antonio; Cond. Pungitore Antonio; Ausiliario Viaggiante Latella Sebastiano.

A tutti auguriamo lunga e felice quiescenza.

● **Il Capo Tecnico P.le** a riposo Casaburi Cav. Ignazio è stato insignito di un'altra onorificenza: quella di Ufficiale al merito della Repubblica Italiana.

Il Segr. Sup. di 1ª classe Cardile Rag. Salvatore ed il Segr. Sup. Cosentino Prof. Luigi sono stati invece insigniti della Onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. Felicitazioni a tutti.

● **E' nata Giusi** Spatafora al Segr. Tec. dell'Ufficio Lavori Compartimentale Geom. Antonio. Alla piccola gli auspici più lieti.

● **Apprendiamo solo** ora con profondo cordoglio la notizia della dipartita del caro amico e collega Germanò Domenico da molti anni a riposo e già funzionario di vecchio stampo e lavorator instancabile presso lo UPC. Esprimiamo alla famiglia ed in particolare al figlio Domenico, Capo Tecnico Superiore, Dirigente della locale Squadra Rialzo, le nostre sentite condoglianze.

Le nostre condoglianze anche al Segr. Sup. Strati Geom. Orazio per la perdita del papà, Macch. a riposo Strati Giuseppe; al Segretario Superiore Cardinali Dott. Attilio per la perdita del papà sig. Luigi; ai germani Calvarano Luigi e Paolo rispettivamente dell'Ufficio Movimento e Commerciale per la perdita del loro papà Grand'Uff. Comm. Gennaro Calvarano funzionario a riposo del Genio Civile.

ROMA Servizi

● **Collocati a riposo:** con la qualifica di Dirigente Generale hanno lasciato il servizio il dott. Enrico Bassino ed il dott. Giuseppe Tagliaferri; con quella di Dirigente Superiore, il dott. Mauro Matteoli, il dott. Giuseppe De Mico ed il dott. Danilo Rita. Il nostro saluto augurale a tutti, come anche ai colleghi Man. Paolo Rocchi e Antonio Cesarini, collocati a riposo.

● **Cicogna express:** felicitazioni vivissime all'Op. Qual. Vincenzo Melazzo, per la nascita di Rita.

● **Siamo fraternamente** vicini al caro collega Segr. Sup. Umberto Chinelli che ha provato l'immane dolore di perdere il proprio figliuolo Giorgio, in giovanissima età. Condoglianze vadano pure al Segr. Sup. di 1ª cl. Pietro Formichetti, per la dipartita del genitore.

● **Condoglianze** alla signora Giovanna Pederzoli, moglie del collega Giovanni Segr. Sup. del Servizio Commerciale, per la perdita del padre Sorrentino Domenico.

● **Il « vecchio » Gianni Procacciante**, Segretario Supp. 1ª classe dell'Ufficio 5° Affari Generali è diventato nonno. La figliola Daniela gli ha regalato il 30 dicembre scorso un nipotino al quale è stato dato il nome di Dario.

● **Auguri al geom. Giuseppe Magi**, Segr. Sup. presso l'Ufficio Centrale del DLF, recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere R.I.

● **Per la stessa** onorificenza di Cavaliere R.I., giungano le nostre felicitazioni anche a Domenico Capatosto, Appl. Capo a riposo del Serv. Mov.

● **Auguri al Cav. Nicolino Paolucci**, ex Rev. Sup. 1ª cl. del Serv. Mov., e alla signora Cristina, per le nozze d'oro celebrate ad Abbazia di Vescovio, attorniati dai loro tre figli e numerosi parenti ed amici.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● 1943 - **« Ricordo del cantoniere Tanzilli »**. A Fondi (Latina) nell'ormai lontano 24 no-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

vembre 1943, nel corso di un « rastrellamento » di truppe tedesche, fu fucilato il Cantoniere Tommaso Tanzilli nel cui alloggio, alla CC. km. 112 della linea Roma-Formia, fu rinvenuto un vecchio ed inservibile fucile da caccia a bacchetta. Raccontano i testimoni che l'esecuzione si svolse con spietata crudeltà poiché furono obbligati ad assistervi anche i familiari, impotenti e in preda alla disperazione. Nel trentesimo anniversario del tristissimo episodio i parenti del martire e numerosi ferrovieri della zona desiderano che sia ricordata agli amici e conoscenti la figura del Tanzilli ed il suo sacrificio affrontato con serena rassegnaione e virile coraggio. Aznche noi di « Voci » ci inchiniamo reverenti alla memoria dello scomparso con l'augurio che non abbiamo mai più a ripetersi simili inutili atrocità.

● **Binario X** - Il 28 Dic. u.s. presso l'Ateneo Romano si è laureato in medicina e chirurgia (antropologia criminale) con 110 e lode il giovane Aristide Costa, figlio del collega CS Sup. Carlo della Stazione di Roma Tuscolana. Tesi brillantemente discussa: « Valore criminogeno delle personalità psicopatiche ». Relatore il Chiar/mo Prof. Adalberto Pazzini. Al neo dottore e al felice papà congratulazioni ed auguri vivissimi.

Anche Michele Di Gaetano, figlio di Gaetano Op. Spec. dell'Uff. I.E., si è laureato in Ingegneria Elettrotecnica presso l'Università di Roma discutendo una tesi sulla costruzione di un trasformatore trifase in olio e sui moderni materiali magnetici ed isolanti adoperati nelle costruzioni elettromeccaniche. Relatore il Prof. E. Di Pietro. Felicitazioni.

Auguri e felicitazioni anche alla neo dottoressa signorina Franca Grimaldi, figlia del CS Angelo di Roma Trastevere, che ha conseguito con 110 e lode il 28 dic. u.s. la laurea in medicina e chirurgia discutendo brillantemente la tesi « Il tumore sottocutaneo a cellule indifferenziate da tumore ascite di Ehrlich nel ratto trattato con siero di sangue leucemico ». Il lavoro sperimentale è stato eseguito nella clinica di malattie infettive e tropicali dell'Università di Roma.

● **Le nostre felicitazioni** al Macch. 1ª cl. Lorenzo Schifi, del Dep. Loc. di Roma san Lorenzo, al quale con decreto del 27-12-72 è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica.

● **Commiato.** A Roma, dopo trentacinque anni di lodevolissimo servizio, è stato collocato a riposo per raggiunti limiti d'età il 13 gennaio: corr. l'Applic. Capo Giuseppe Giannoccari del Reparto alloggi dell'Ufficio Personale Compartimentale. Porgiamo al collega Giannoccari i nostri fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

CORSI PER DIRIGENTI CICLO '73

Il giorno 10 gennaio u.s. ha avuto inizio il 1° Corso d'informazione e formazione per funzionari per il ciclo 1973.

Erano presenti alla cerimonia di apertura il Vice Direttore Generale Ing. Mayer ed il sovraintendente ai Corsi Ing. Rota, Direttore del Servizio Impianti Elettrici nonché il Capo dell'Ufficio O.M. Dr. Coratelli ed il Capo della Divisione OM.3 Dr. Roscetti, entrambi del Servizio Personale. Dopo il saluto dell'ing. Mayer, anche a nome del Direttore Generale, e l'augurio di buon lavoro rivolto ai giovani funzionari partecipanti ai Corsi, ha preso la parola l'Ing. Rota il quale ha illustrato gli scopi che i Corsi stessi si prefiggono di raggiungere e cioè l'orientamento dei Funzionari sui problemi fondamentali dell'Azienda, sulle tecniche moderne di sviluppo e di programmazione.

I Corsi si articolano in due parti: la prima dedicata a conferenze di carattere tecnico tenute da Funzionanti particolarmente qualificati; la seconda, dedicata a lezioni e seminari in materia di sociologia e di rapporti con il personale e le OO.SS.

I Corsi si svolgono per la 1ª parte a Roma e per la 2ª parte a Firenze. A questo primo Corso ne seguiranno altri cinque che si svolgeranno nei successivi mesi da febbraio a giugno. Il numero globale dei partecipanti è di 152 suddivisi nei vari Corsi.

● **Metà biglietto pagheranno i ferrovieri per assistere al teatro dei Satiri di Roma allo spettacolo « La mala è femmina » che ottiene un caloroso successo e che si replica fino al 15 aprile.**

● **E' stato recentemente** posto in quiescenza l'amico Proietti Marcellini Luigi della 1ª Zona T.E. di Roma Termini. Alla vecchia guardia che se ne va, gli auguri e le felicitazioni più sentite.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Dopo ben quarantadue** anni di attività, il 10 gennaio u.s. ha lasciato l'Azienda il Comm. Giuseppe Suelli, Capo Stazione Sovrintendente di Torino P.N.

Numerosi dipendenti dell'Impianto sono intervenuti all'affettuosa manifestazione per il suo commiato, alla quale hanno presenziato anche il Direttore Compartimentale ed il Capo Ufficio Movimento, Ing. Rho.

L'Ing. Petruzzi ha porto il saluto al neo-pensionato, ricordando, fra l'altro, il suo profondo attaccamento al dovere, la sua indiscussa competenza professionale e soprattutto quel calore umano che egli ha sempre profuso in ogni sua iniziativa ed in ogni circostanza.

All'amico Comm. Suelli da queste colonne rinnoviamo i più fervidi auguri di copiose soddisfazioni e di tranquillo benessere durante la quiescenza, che auspichiamo lunga e serena nella sua Bologna.

● **Auguri di lunga e serena** pensione auguriamo anche all'Appl. Capo Giovanni Brucoli, dell'Uff. Contratto Merci, recentemente messo in quiescenza. Da queste colonne l'amico Brucoli invia un fraterno saluto ai numerosi amici e colleghi.

● **L'Ispettore Capo Superiore** Ing. Luigi Vaccarino, già Dirigente dell'Ufficio Personale Compartimentale, è improvvisamente deceduto il 31 dicembre u.s. Alla famiglia i sensi del nostro più profondo cordoglio.

● **Vivissime condoglianze** rivolgiamo pure al Segretario Giuseppe Berruti, del 3° Reparto Ragioneria, per la scomparsa della mamma, sig.ra Maria Roso ed ai seguenti Colleghi del DL di Cuneo per la dipartita di loro Cari: all'Applicato Capo Anselmo Prandi per la madre sig.ra Luigia; al Macchinista Pietro Giraudi per il padre sig. Carlo; al Macchinista Mario Nebiolo per la madre sig.ra Maria Novello; al Macchinista Mario Pellegrino per il padre sig. Giovanni ed al Segretario Superiore Giovanni Zonta per la Madre sig.ra Maria Pocekai.

● **Binario dieci:** la giovane Anna Maria Riva, orfana del Capo Stazione Principale Secondo, già Presidente del DLF di Chivasso, il 18 dicembre u.s. ha conseguito brillantemente presso l'Università di Torino la laurea in fisica, discutendo con il Prof. Vigone la tesi: « La luce come fenomeno ondulatorio »; il giovane Mario Vittone, figlio del cav. Giuseppe, Capo Tecnico Sovrintendente della Squadra Rialzo di Torino PN, ha conseguito con brillante risultato, presso il Politecnico di Torino, la laurea in Ingegneria Elettrotecnica. Vivissime congratulazioni.

● **Marcia nuziale:** per il Segretario Tecnico Giuseppe Riccio, del 3° Reparto Ragioneria, che il 27 dicembre u.s. ha contratto matrimonio con la gentile sig.na Elena Palumbo nel Municipio sezione dell'Arenella di Napoli. Auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express:** per i ferconiugi Mario Tucci, Sergente Maggiore del Genio, dirigente il movimento a Verres, e la sig.ra Giovanna, Assistente di Stazione nello stesso Impianto, la cui unione è stata allietata dalla nascita del loro primogenito Massimo; per il Manovale Specializzato Luigi Amerio, della Rimessa Locomotive di Modane, per la nascita di Francesco. Auguri ai neonati e felicitazioni ai genitori.

● **In sostituzione** del Comm. Guseppe Suelli, recentemente collocato a riposo, ha assunto la titolarità della Stazione di Torino PN il Capo Stazione Sovrintendente Cav. Giacomo Caserta, al quale va da queste colonne un cordiale « buon lavoro » nella nuova impegnativa sede.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Il Segretario Superiore** Salvatore Puleo, dell'Ufficio I.E., è stato recentemente insignito dell'onorificenza di « cavaliere » al merito della R.I. Felicitazioni da parte dei numerosi colleghi ed amici.

● **Ha avuto recentemente** inizio l'esodo volontario dell'alta dirigenza del Compartimento; nel decorso mese di febbraio, infatti, hanno lasciato l'Azienda gli Ispettori Capi Superiori Ing. Mirto Rho, Capo dell'Ufficio Movimento, l'Ing. Guido Audoli, Capo dell'Ufficio I.E. ed il Dott. Ettore Di Tomassi, Capo dell'Ufficio Sanitario.

Ai tre Funzionari, promossi nella circostanza Dirigenti Generali, formuliamo i più fervidi auguri, affinché una lunga e serena quiescenza arrechi loro quelle copiose soddisfazioni che essi hanno ben meritato, e per le doti professionali e per quelle umane, durante i tanti anni della loro carriera ferroviaria.

● **Altrettanti auguri** rivolgiamo pure all'Ispettore Capo Ing. Cesare Pini, dell'Ufficio Lavori, al Segretario Superiore di 1ª cl. p.i. Giovanni Lanzarotto, dell'Ufficio Trazione, ed il Segretario Rag. Ezio Degiorgis, dell'Ufficio Ragioneria, che da poco hanno lasciato volontariamente il servizio attivo.

● **Il Segretario Tecnico** Claudio Mezzetti, del Gruppo Turni Personale di Macchina del locale Ufficio Materiale e Trazione, è diventato papà. Il 31 gennaio, infatti, la gentile signora Nerea ha dato alla luce un vispo e grazioso marmocchio, al quale è stato imposto il nome di Claudio. Auguri di cuore al caro amico, alla signora Nerea ed al neonato, da parte degli amici e di « Voci ».

● **Marcia nuziale** il 27 gennaio per la gentile signorina Fulvia Berquier, figlia del Segret. Sup.re de llocale Ufficio Ragioneria Antonio, unitasi in matrimonio con l'ing. Paolo Vidali.

La cerimonia nuziale è stata officiata nella suggestiva chiesa di « S. Gerolamo ». Ha cantato l'Ave Maria il soprano Giuditta Zilio, del Conservatorio Musicale « Tartini » di Trieste, accompagnato all'organo dal Segret. Sup.re R.S.E. Mario Vanzetto.

« Voci », gli amici e i colleghi porgono agli sposi fervidi auguri di felicità.

● **Il 17 gennaio**, a soli 55 anni, ha cessato di vivere, a seguito di una lunga e incurabile malattia, il Capo Personale Viagg. Sovrint. Giovanni Ronsisvalle, Capo Reparto Utilizzazione Personale Treni del locale Ufficio Movimento. Lascia la moglie e un figlio ai quali porgiamo le condoglianze sincere degli amici e dei superiori.

● **Si è spento** il 21 gennaio il sig. Ignazio Paoletti, padre dell'Ispett. P.le Armando, Capo Riparto Treni Merci del locale Ufficio Movimento. Gli amici e « Voci » formulano al caro collega sentite condoglianze.

● **Il 14 gennaio** ha lasciato il servizio ferroviario l'Ispett. Capo, ing. Giacomo Nardi, Capo della Divisione 2ª del locale Ufficio Lavori. Il 31 gennaio è stato l'ultimo giorno di lavoro alle dipendenze dell'Amministrazione dell'Ispett. Capo, dr. Aldo Bicci, Capo della Divisione 3ª del locale Ufficio Lavori.

Il 2 gennaio, invece, è stato collocato in quiescenza, per raggiunti limiti di età, il Capo Staz. Sup.re Lorenzo Palla, Titolare della stazione di Pontebba.

Il 12 gennaio è andato in meritata quiescenza anche il Capo Tecnico Sup.re Giuseppe Loccardi, dell'Officina Laboranti di Villa Opicina, mentre a decorrere dal 31 gennaio ha lasciato il servizio l'Applicato Capo Maggiorino Bianchi, addetto al gruppo « Ordini di Introito » del locale Ufficio Ragioneria.

A decorrere dal 1° gennaio anche la Commessa Maria Rodini, del locale Ufficio Materiale e Trazione, è stata collocata a riposo, mentre col 30 gennaio ha lasciato il servizio ferroviario il Commesso Capo del locale Ufficio Commerciale e del Traffico Antonio Barnobi.

Il 20 gennaio, nella sede del Deposito Locomotive di Udine, sono stati festeggiati ventuno ferrovieri collocati in quiescenza nel corso del 1972. Durante la manifestazione, che ormai si ripete ogni anno, il Capo Deposito Titolare, cav. Giovanni Pascucci, ha consegnato a ciascuno dei festeggiati una pergamena ed una medaglia d'oro ricordo.

● **Hanno lasciato** il servizio per raggiunti limiti di età anche i seguenti agenti: Pietro Caporale, 1° Deviatore della staz. di Udine; Aurelio Della Mea, Manovale della staz. di Pontebba; Amleto Di Giusto, Macchinista del D.L. di Udine; Giovanni Verdi, Macchinista del D.L. di Trieste C.le; Ermanno Bon Segret. Tecn. Sup. del 5° Riparto Lavori di Tarvisio. Giungano ai cari colleghi, da parte degli amici e dei superiori, gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna express:** Sabrina all'Oper. Armam. del 5° Tr. L. di Cervignano Roberto Fanin; Nadia al C. Tecn. della 1ª Zona I.E. di Trieste C.le Mario Renzi; Marina all'Oper. Spec. della 5ª Zona I.E. di Pontebba Luciano Del Negro; Stefano al Manovale della 3ª Zona I.E. di Portogruaro Luciano Guirroli; Cristina all'Oper. qual. della 2ª Zona I.E. di Gorizia Albano Malaroda; Davide all'Ass. Staz. di Villa Opicina Albano Malaroda; Stefano al Manovale della staz. di Pontebba Giancarlo di Bernardo; Domenico al C. Treno del D.P.V. di Udine Italo Plotegher; Fabrizio all'A. Macchin. del D.L. di Trieste C.le Leo Di Jorio; Luca al Macchin. del D.L. di Trieste C.le Silvio Laurenti; Massimiliano al C. Gest. di Prosecco Carlo Tion.

Auguri da « Voci » e vivissime congratulazioni ai genitori e ai neonati.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **L'8 gennaio** è mancata la signora Ida Salvagno vedova Bassani, madre dell'ing. Lorenzo, Ispettore Capo del locale Ufficio Lavori Compartimentale. Al dolore dell'ing. Bassani, oltre ai colleghi, si associa pure « Voci » con le più sentite condoglianze.

● **Presso l'Università** di Padova si è addottorato in ingegneria civile il sig. Giuliano Bruni, figlio del C.T.L. Giuseppe del locale Ufficio Lavori. Rallegramenti al padre fortunato ed al giovane ingegnere gli auguri più vivi di felice successo.

● **Hanno lasciato** il servizio per raggiunti limiti di età: il Segretario Alessandro Del Bono del locale Ufficio I.E., l'Ausiliario Viaggiante Antonio Mardegan del D.P.V. di Treviso, il Conduttore Rino Moro del D.P.V. di Venezia, il Guardiano di 1ª classe Palmira Stival nata Pivato del 18° tronco di Treviso. A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Fiori d'arancio.** Il 2 settembre l'Op. Qual. Artemio Romani dell'Officina GR di Vicenza con la signorina Rosina Perri; il 23 settembre l'Op. Qual. Luciano Bernasconi dell'Officina GR di Vicenza con la signorina Alberina Maria Stevano; il 30 settembre 1972 l'A. Macch. Loris De Togni del Deposito Locomotive di Fortezza con la signorina Ivana Dimani; il 7 ottobre 1972 il Man. Vittorio Finetto dell'Officina GR di Vicenza con la signorina Bertila Padovani; il 14 ottobre 1972 l'A. Macch. Vincenzo De Luca del Deposito Locomotive di Bolzano con la signorina Luciana Bardin; il 15 ottobre 1972 il C.S. Domenico Catasta della Stazione di Sommacampagna con la signorina Franca Barone.

Alle felici coppie gli auguri dei colleghi.

● **Lauree.** La figlia Paola del Macch. Rino Poli, distaccato al DLF di Verona, si è laureata in Scienze Sociali il 23 settembre 1972 presso l'Istituto Superiore di Trento con il punteggio di 102/110.

● **Onorificenze.** Il Segr. Sup. 1ª cl. Gastone Motterle del Reparto Ragioneria dell'Officina GR di Vicenza e l'Op. Spec. Vinicio Lonardi dell'Officina Compartimentale IE sono stati insigniti dell'onorificenza a Cavaliere dell'Ordine « al merito della Repubblica Italiana ».

I nostri rallegramenti.

FILATELIA

Da questo numero il Cav. Dino Boncompagni sospende la sua apprezzata collaborazione al nostro periodico. La rubrica filatelica è stata affidata al collega Sebastiano Di Mauro al quale porgiamo i nostri auguri di buon lavoro.
All'amico Boncompagni un sentito ringraziamento per quanto ha fatto per il nostro periodico, per la serietà e l'impegno con cui ha sempre svolto il lavoro.
A noi della Redazione si uniscono tutti gli amici nell'inviargli un cordiale, affettuoso saluto.

POSTE VATICANE

L'Ufficio filatelico comunica il programma per l'anno 1973, che comprende le seguenti emissioni:

1) Serie commemorativa del «XL Congresso Eucaristico Internazionale » che si celebrerà a Melbourne.

2) Serie commemorativa del « Centenario della nascita di S. Teresa del Bambin Gesù e del Volto Santo.

3) Serie commemorativa del « Quinto centenario della nascita di Nicolò Copernico ».

4) Serie commemorativa del « Millennio di fondazione della Sede Episcopale Latina di Praga.

5) Serie commemorativa dell'« Ottavo centenario della morte di S. Narsete Chenorhali ».

La data di emissione, la composizione e le caratteristiche delle serie di francobolli, saranno rese note di volta in volta.

Il 27 febbraio le Poste Vaticane, in occasione del 4° Congresso Eucaristico Internazionale tenuto a Melbourne, hanno emesso una serie composta da tre valori riproducenti rispettivamente:

L. 25: l'emblema adottato dal Congresso rappresentante una figura stilizzata con le mani alzate verso il cielo in presenza dell'ostia;

L. 75: il volto della Madonna della « Pietà di Michelangelo »;

L. 300: la cattedrale cattolica di San Patrizio a Melbourne.

Tiratura: 1.350.000 esemplari.

POSTE ITALIANE

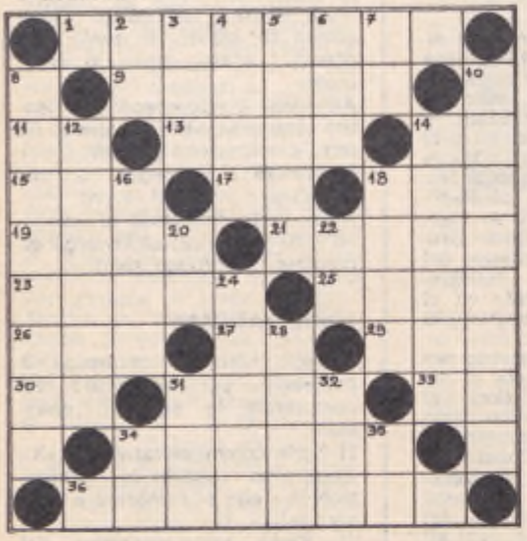
Il primo francobollo che ha visto la luce nel 1973 è stato quello dedicato al Centenario della Fondazione dell'Istituto Idrografico della Marina Militare Italiana, riproducente una nave adibita a ricerche idrografiche ed oceanografiche che mediante apparati ad ultrasuoni rileva il fondo marino.

Data di emissione: 15.2.1973.
Facciale: L. 50.
Tiratura: 15.000.000 di esemplari.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO Umorismo giochi, passatempi

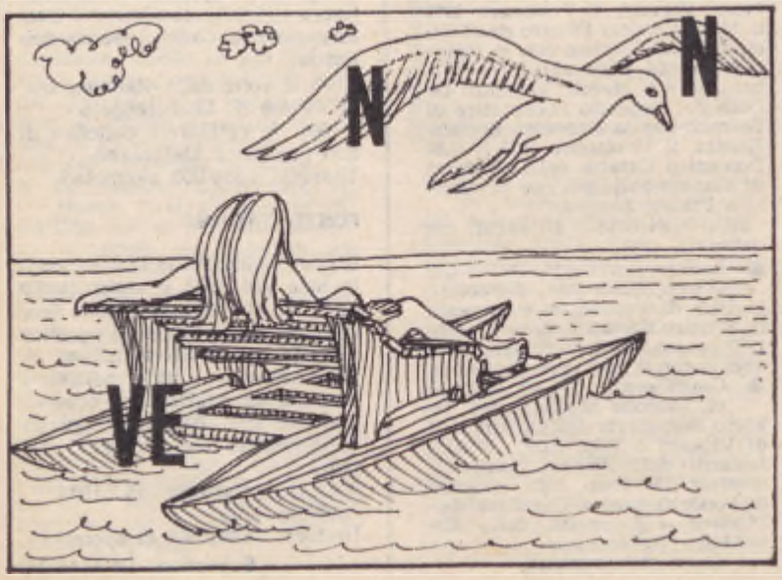
Cruciverba



Orizzontali: 1) La torre del muezzin - 9) Spazi di nove giorni - 11) Articolo - 13) Lo è Wolfe - 14) Bari - 15) Dell'oro o della pietra - 17) Le prime... vanno a ruba - 18) Quartiere romano - 19) L'ha chi crede - 21) Misure lineari - 23) difficile - 25) La terra dei persiani - 26) Difetti - 27) Dubitativa - 29) Nelle ricette - 30) Torino - 31) Azzardai - 33) La fine dei suoi - 34) Messo in croce - 36) Fa una girata... in bianco.

Verticali: 2) Congiunzione - 3) Negazione - 4) Ausiliare (tr.) - 5) Famose le « novarum » - 6) Prefisso di vino - 7) Infuso - 8) Gran bestia - 10) Scorda le promesse - 12) Di cielo - 14) L'isola dei merletti - 16) Nelle date - 18) Aria - 20) Prefisso di bene - 22) Pronome poetico - 24) Cioè - 28) Oriente inglese - 31) Preziosi - 32) Andato - 34) Due nel sacco - 35) Adesso (tr.).

REBUS (frase: 7.2.1.1.3 = 5.9) di Vago



Lucchetto (xxoo/ooxxx = xxxxx)

SUOR MARINELLA

Oh, suor Marina di nero vestita,
sempre sognante in un cerulo mondo,
tu chiedi forse a'l'azzurro profondo
un tuo materno bisogno di vita.
Un tuo materno destino, che, in fondo,
con tenerissimo affetto t'incita
a prodigarti, con fede infinita,
pel tuo Signore, con cuore giocondo.
Ma, nel segreto del cuore, raccogli
nell'ombra cupa le lacrime amare,
il mare oscuro che il mondo ne offende.
Colma d'angoscia, il tuo pianto disciogli
là dove tutto è più puro: nel Mare
d'ogni sapienza, che tutto comprende.

FAVOLINO

Frase a scarto (7,5 = 5,6)

LA SELVA FIORITA

Quanta grazia di Dio e che luce irraggia
questa foresta incolta e un po' selvaggia!
E dopo l'abbondante nevicata
ogni rosa più fresca è diventata.

TRAIANO

Lucchetto (xxoooo/ooooxxxx = xxxxxx)

PERPETUA E' INVECCHIATA

Prende in giro i malanni del Curato,
è mal in gamba ed è un tipo nervoso;
tale si è fatta per il gran lavoro:
certamente ha bisogno di riposo.

IPERION

Scarto (6/5)

VECCHIE DAME C.R.I.

Son d'ardimento proprio eccezionale!
Ma talvolta esse appaion sì cadenti
che al sol vederle già mi sento male
ricordando un nostalgico passato!
Ov'è il dolor son oggi ancor presenti,
idalmente onor dando allo Stato.

MAIOR

Crittografia mnemonica (7, 8)

CAMBIALE

GUELFO

Sciarada incatenata (8)

ACCADDE AL COMMISSARIATO

Il fermo provvisorio, in quell'ambiente
fu cosa invero soda e consistente.

FRECCIA DEL SUD

Intarsio (xxoooxox)

LE ULTIME ROMANTICHE

A estrema umanità ben improntate
sensibili compagne e raffinate,
rifiutano gli istinti più bestiali
d'aspiranti sfacciati e sensuali:
è questa una reale conseguenza
che di principi puri non son senza.

IL PEDONE

Indovinelli

LE TROVATELLE

Un nome non han dato alle piccine
quale ce l'hanno l'elevate uguali,
né come lor han dioie, le meschine,
spesso celate a' sguardi dei mortali.
Coi loro occhietti — oh duolo degli umani! —
le vedi « esposte » dai Carmelitani.

EL BEN

AD UN CRITICO FEROCE

Lo so che hai fatto l'abito
all'uso di uno stil pungente assai
e preso m'hai pel bavero,
ma i panni addosso a me non taglierai!

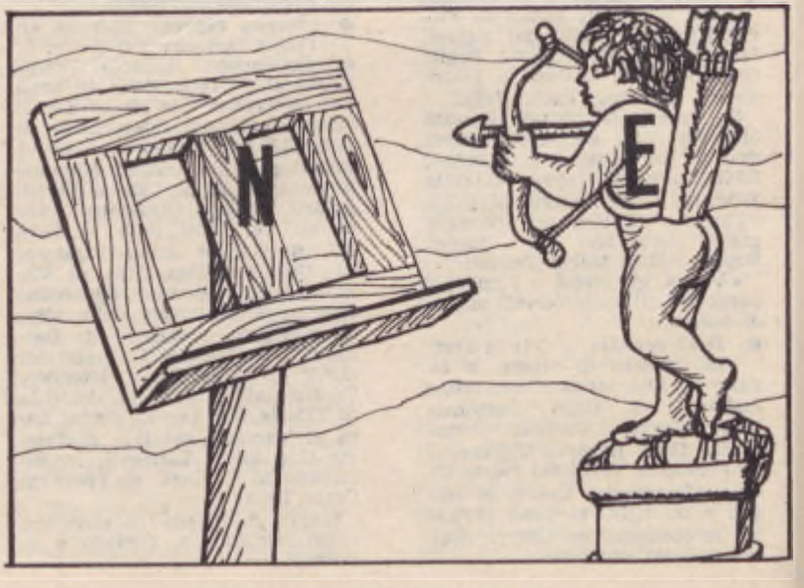
IL VALLETTO

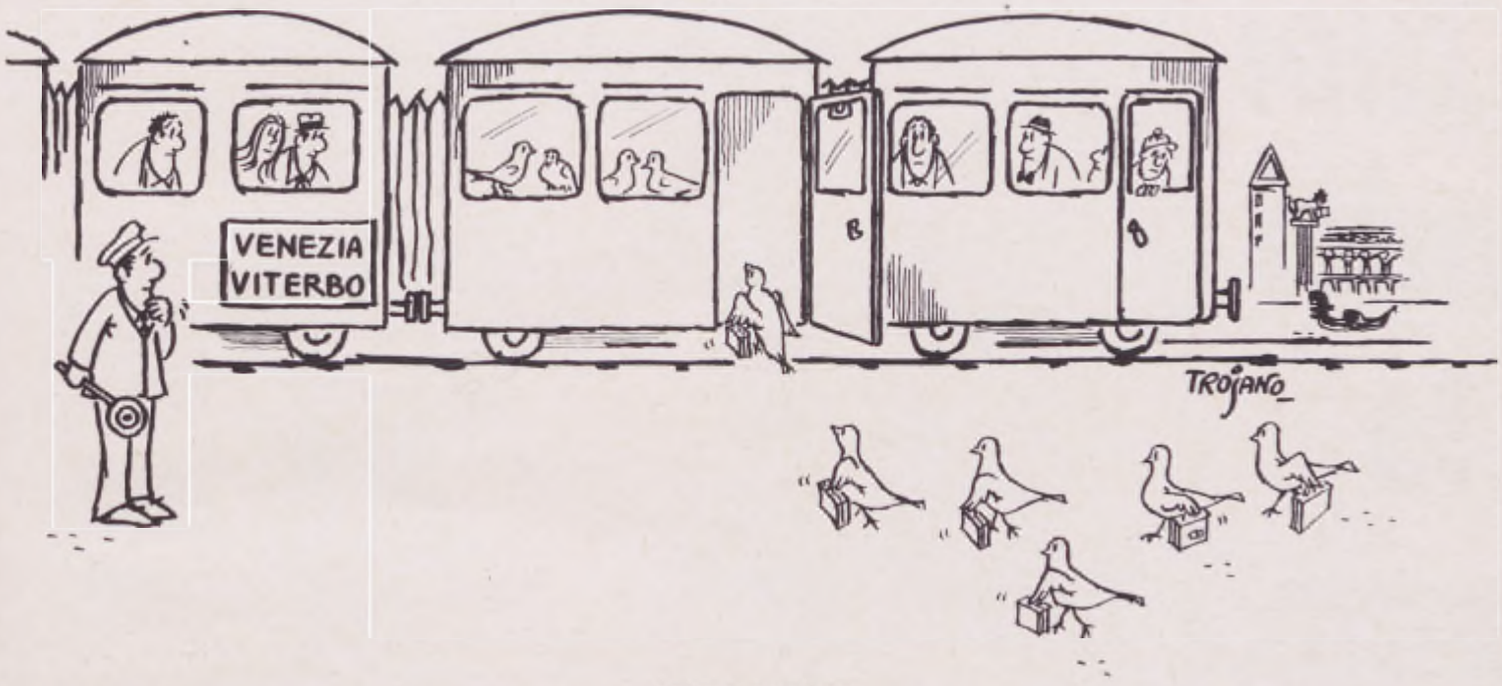
Soluzioni del numero precedente

FRASE A SCIARADA: l'amo/bilia = la mobilia.
SCIARADA: rime/divani = rimedi vani.
INCASTRO: fio/schi = fischio.
DIMINUTIVO: vite/vitella.
LUCCHETTO: coSCIA/SCIALO = colo.
CAMBIO D'INIZIALE: Trottola/Frottola.
SCIARADA: di sordi nato = disordinato.
INCASTRO: seno/moli = semolino.
INDOVINELLI: la pancia; il paiuolo; il detenuto; il giornale; la gomma da cancellare; l'uovo; la tasca.
REBUS: UO modista; tura ME; S china = uomo di statura meschina.
REBUS: FIU mitra; ghetta TI = fiumi traghettati.

CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) Famagosta - 8) Agonia 10) No - 12) Aria - 13) AB - 14) Emo - 16) Ir - 17) Ami - 18) Tazio - 21) EG - 22) Te - 24) Picco'e - 26) Uno - 27) Ah - 28) Ria - 29) Ni - 31) El - 33) At - 34) Afa - 36) Re - 38) Aristide. — **Verticali:** 2) Ma - 3) Aga - 4) Gorizia - 5) Oniriche - 6) Sia - 7) TA - 9) Abigeato - 10) Nettuno - 11) OM - 13) Amelia - 15) Ot - 19) AP - 20) Oc - 23) ENI - 25) Or - 30) SFI - 32) Iri - 34) AR - 35) As - 37) Ed.

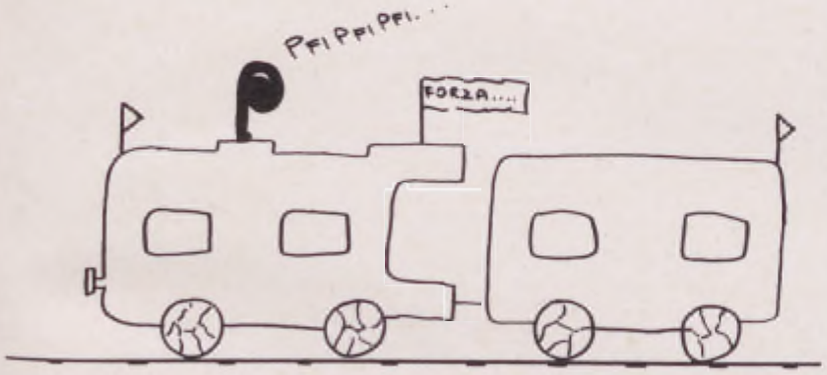
REBUS (frase: 6.1.4.1 = 5.7) di Vago



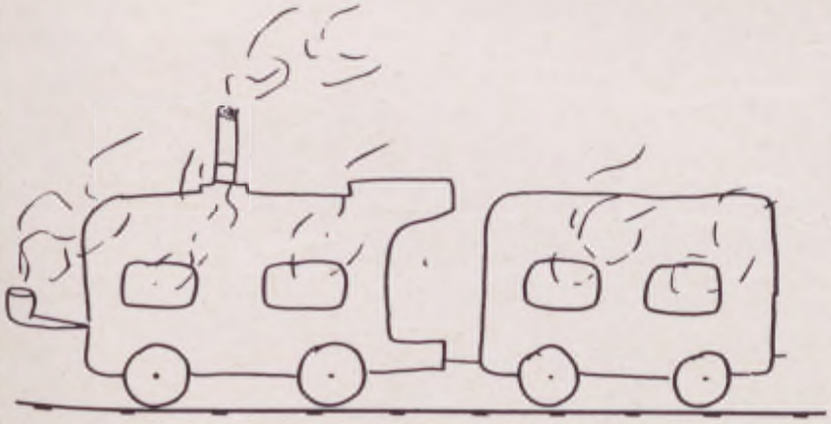


SENZA PAROLE

I treni di Bob



IL TRENO DEI TIFOSI



IL TRENO DEI FUMATORI

FERROVIERI IN VACANZA

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Marzo 1973 - N. 3

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale. Le lettere non firmate si cestinano.

NEO A.A.M.

Cara Voci,

siamo un gruppo di allievi A. Macchinisti provenienti dal servizio movimento quali vincitori di concorso interno aventi in precedenza le qualifiche di deviatore e manovratore, con parametri, rispettivamente 165 e 170. Attualmente stiamo frequentando il corso di istruzione presso il D.L. di Catania. Vorremmo sapere se durante la permanenza al corso ci verrà pagato il premio di presenza di 325 lire come dicono anziché quello di L. 660 e L. 930 circa.

Come abbiamo detto il parametro è 165 e 170 con due scatti; dal momento che quello di A. Macchinista è 162 il secondo e 190 il terzo, vorremmo sapere quale deve essere effettivamente il nostro trattamento durante il corso. Inoltre vorremmo sapere se ci spetta l'art. 80 D.C.A. oppure il parametro immediatamente superiore e cioè il 190.

Giuseppe Scaglione - *Catania*

● *Per il periodo in cui rimarrete alla scuola la qualifica resta quella di origine, con premio di operosità previsto per essa (nella parte fissa) e il minimo in quella variabile. Una volta ottenuto il cambio di qualifica, e noi di « Voci » ve lo auguriamo di cuore, vi sarà assegnato il parametro di stipendio che vi compete in base alla anzianità di servizio con tanti scatti quanti ne occorrano per mantenere, almeno, l'attuale stipendio.*

DIVISE E INDUMENTI DI LAVORO

Cara Voci,

sono un operaio d'armamento e scrivo anche a nome di molti miei colleghi. Abbiamo appreso che a tutti i ferrovieri di altri Servizi, Movimento e Trazione, è stata assegnata la divisa mentre a noi, che a differenza degli altri maneggiamo oggetti sporchi e lavoriamo in condizioni particolari, non viene data. Pensavamo che con il passare del tempo la divisa sarebbe stata assegnata anche a noi e invece nulla. Supponendo che la vostra risposta possa essere « sono divise pulite, di ottima qualità, troppo belle per un lavoro come il vostro », e allora chiediamo come dovremmo fare noi che di indumenti ne consumiamo più degli altri?

Emilio Bianco - *Paternopoli*

● *Lo dice lei stesso: si parla di divise e non di indumenti da lavoro. La riforma per ora ha riguardato quelle e le ha assegnate in relazione alle necessità. Quando si parlerà di tenute da lavoro, sarà la vostra volta.*

IN ATTESA DEL RIMEDIO

Cara Voci,

sono un ex Capo Treno di 1ª classe, parametro 220, con quattro scatti e uno stipendio mensile pari a 148.137 lire e con lo scatto successivo all'1-1-72. Sono passato Capo Gestione, per concorso esterno, con anzianità 1-6-71 e mi è stato assegnato il previsto parametro 180 più quattordici scatti per conservare lo stipendio già acquisito e con il successivo scatto al 1-6-73.

Desidererei sapere, e con me tanti altri nelle mie stesse condizioni, se è stato fatto qualcosa di concreto per riconoscere anche ai dipendenti passati a qualifiche superiori per concorso esterno, gli stessi benefici di coloro che provengono da qualifiche inferiori per concorso interno, intendendo almeno il passaggio al parametro superiore.

Placido Pezzicoli - *Domodossola*

● *Ci risulta che la sua richiesta, eguale a quella di tanti altri colleghi, è stata oggetto di esame per tanto tempo da parte dell'Azienda e dei Sindacati e che dovrebbe essere presto previsto, in un provvedimento di legge, un rimedio per ciò che si è verificato e per il danno che è derivato a quanti si sono cimentati, come lei, in un concorso esterno per altra qualifica o per carriera superiore. Il problema non è stato ancora risolto, speriamo bene: auguri.*

SENZA PILE

Cara Voci,

voglio chiedere una cosa anche a nome dei miei amici. Da tempo siamo dotati di lanterne piccole alle quali però non viene assegnata nessuna pila di ricambio, tanto che a consumo avvenuto dobbiamo provvedere per conto nostro pagandole.

Rosario Bonanno - *Messina*

● *Si rivolga pure al suo Capo Personale Viaggiante che senza meno provvederà alla fornitura delle pile di ricambio.*

SCATTI SPECIALI

Egregio Direttore,

desidererei sapere da chi e con quale criterio vengono assegnati gli scatti speciali. Vi sono agenti che ne hanno avuto più di uno, mentre altri, più anziani non ne hanno avuto mai nessuno.

Walter Sassi - *Rimini*

● *Gli scatti anticipati di stipendio vengono assegnati (con gli stessi criteri) dalle commissioni che attribuiscono le promozioni per merito comparativo. A volte però entrano in giuoco altri fattori (di opportunità, di equità ecc.) che si aggiungono al merito. Può comunque verificarsi che un giovane meritevole abbia uno scatto in più prima che lo abbia avuto il collega anziano. Nel corso della carriera ferroviaria può accadere che ci sia chi ha ottenuto due o più scatti e altri nessuno.*

ARMI NO, TELEFONO SI'

Cara Voci,

sono un operaio d'armamento che a nome suo e di tanti colleghi viene a porre una domanda. Siamo spesso comandati di servizio per fare visite speciali lungo la linea in occasione della circolazione del treno presidenziale o altri casi del genere. Il giorno otto, nove e dieci febbraio siamo stati tutti impegnati per tale visita, notte e giorno. Esiste un tratto di linea tortuoso, tutto gallerie e opere che abbiamo dovuto percorrere su e giù per ore ed ore, non avendo con noi neanche una chiave per poter aprire il telefono di servizio situato lungo la linea, senza poter quindi comunicare alle stazioni limitrofe eventuali anormalità riscontrate. Come mezzo di illuminazione avevamo una pila la quale non proietta la luce neppure a due metri di distanza. Chiediamo: quale sicurezza si può dare ai rotabili ed al materiale? Facendo l'ipotesi che uno di noi, anche magari in coppia, si fosse trovato davanti ad un terrorista, ad un malvivente con quali mezzi messi a disposizione dall'Azienda ci saremmo potuti difendere?

Giulio D'Ambrogio - *Livorno*

● *I quesiti posti sono interessanti e pongono dei problemi ai quali è doveroso dare una risposta. Cominciamo dalla seconda domanda: la nostra Azienda non può certo armare il suo personale: alla sicurezza delle persone, alla tutela della proprietà pubblica e privata sono preposti gli organi di Polizia (e in ogni caso da noi abbiamo la Polfer).*

Per quanto ne sappiamo (ci riferiamo ora alla prima domanda), e in base alla nostra esperienza, le squadre che lavorano in linea hanno l'obbligo di portare con sé, in consegna proprio all'operaio specializzato capo squadra , o a chi ne fa le veci, tromba, pedardi, torcia a fiamma rossa, bandiera rossa e di notte lanterna, orologio, fascicolo orario, un blocco di M 40, il pacchetto di pronto soccorso la chiave dei telefoni e certamente qualche altra cosa che ora non ricordiamo. Le stesse cose, più o meno deve avere con sé il guardalinee, compresa, ovviamente, la chiave del telefono.

Non ci dice quale servizio « speciale » ha espletato nei giorni otto, nove e dieci febbraio, ma ci sembra di capire che si è trattato di sorvegliare un tratto di linea particolare per tortuosità e opere. Un servizio, cioè, di guarda linee di particolare importanza, espletato, durante le ore notturne da due agenti. A noi sembra che avreste dovuto

(segue a pag. 26)

A causa delle prolungate agitazioni dei poligrafici, che si sono concluse solo nel mese di febbraio con il rinnovo del contratto nazionale, anche questo numero di « Voci » esce con grave ritardo. Ne chiediamo scusa ai nostri lettori mentre ci ripromettiamo di riprendere al più presto il nostro normale ritmo di pubblicazione.

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 3 - MARZO 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

In copertina: « Via » al treno della moda.

Il rapporto del Gruppo dei Direttori Generali dell'UIC

VERSO LE FERROVIE D'EUROPA

CON SUA RISOLUZIONE del dicembre 1970, il Consiglio dei Ministri delle Comunità Europee ha invitato le ferrovie a rafforzare la propria cooperazione e a presentare ogni anno un rapporto sui risultati conseguiti.

Nel 1971 è stato inoltrato alla CEE il primo rapporto. Dopo aver premesso che la collaborazione ferroviaria è operante da più di un secolo, il documento riconosceva la necessità di ampliamenti e approfondimenti; compiva una ricognizione di tutte le materie oggetto di collaborazione sul piano internazionale e dava conto della loro evoluzione.

Il secondo rapporto, sul quale vogliamo intrattenervi, è stato presentato al Consiglio dei Ministri della CEE alla fine del 1972. Come già il precedente, il documento è stato concordato dal Gruppo dei Direttori Generali, organismo U.I.C. che, come noto, si occupa dei problemi derivanti al trasporto su rotaia dalla graduale instaurazione del MEC.

La novità di rilievo contenuta nel rapporto dell'anno 1972 è l'enunciazione dei principi di base relativi all'eventuale costituzione di una Società comune per l'esercizio delle ferrovie. Indubbiamente la progrediente attuazione del MEC, e la conseguente ristrutturazione dei fattori della produzione, richiedono alle imprese di organizzarsi a livello europeo, mettendo in comune il loro potenziale. A tali finalità s'ispira anche una proposta di Regolamento CEE del settembre 1971 e che si rivolge in particolare alle Aziende che esercitino un servizio pubblico oppure svolgano un'importante attività nel settore dello sviluppo tecnologico o dell'approvvigionamento di materie prime. Tali aziende, in caso di fusione, non possono avvalersi dello strumento giuridico della società per azioni europea riservato alle imprese costituite in forma di società per azioni sul piano nazionale; era quindi logico prevedere un'apposita normativa come è appunto quella contenuta nella cennata proposta di Regolamento del settembre 1971.

Valutando la situazione sopradelineata e i suoi prevedibili sviluppi, il Gruppo dei Direttori Generali ha ritenuto di porre allo studio un progetto per la graduale costituzione di una Società ferroviaria europea. Ciò anche al fine di salvaguardare, pur nel quadro della normativa comunitaria, le peculiarità e le caratteristiche del trasporto su rotaia.

Come afferma il rapporto delle ferrovie, le realizzazioni già conseguite in virtù della collaborazione tra le reti autorizzano ad ipotizzare che in futuro alcune attribuzioni delle singole Aziende possano essere delegate a una o più entità che, con una forma giuridica da determinare, raggruppino le reti nazionali o alcuni loro servizi, attuando così un'integrazione parziale suscettibile di accrescersi a misura che s'accresca il processo d'integrazione politica delle Comunità europee.

Non c'è bisogno di dire che grandi difficoltà d'ogni genere si frappongono all'attuazione di una Società comune, sia pure collocandola in una prospettiva a lungo termine. Per ora dunque quella dei Direttori Generali si può considerare una dichiarazione d'intenzioni cui tuttavia si è voluto dare, anche per uscire dall'indeterminatezza, una prima schematizzazione che riportiamo qui di seguito, riassumendola in qualche punto.

PROGETTO DELLA SOCIETA' EUROPEA DELLE FERROVIE

Sette reti (BR, CFL, DB, FS, NS, SNCB e SNCF) hanno studiato le condizioni alle quali potrebbe essere costituita una società di gestione delle ferrovie nel quadro della Comunità Europea, con l'eventuale partecipazione delle Reti dei Paesi che non sono membri della Comunità.

1. CAMPO D'ATTIVITA'

Le attività ferroviarie suscettibili d'essere devolute a una Società europea possono essere considerate con diverso criterio, secondo che implichino o meno l'intervento degli Stati e secondo il grado di complessità e l'incidenza finanziaria che possono avere sulla gestione delle Reti.

In un primo momento, lo sforzo di promuovere un'attività comune dovrebbe orientarsi verso i seguenti

VERSO LE FERROVIE D'EUROPA

settori che sono d'interesse europeo:

— marketing e offerta dei servizi;

— normalizzazione e standardizzazione tecnica e amministrativa;

— promozione e coordinamento degli investimenti d'interesse internazionale;

— programmazione delle nuove infrastrutture, specialmente per i treni a grande velocità, eventualmente con l'utilizzazione delle nuove tecniche di trasporto guidate.

2. STRUTTURA DELLA SOCIETA'

Sul piano giuridico, la proposta della Commissione delle Comunità Europee di creare, nel campo d'applicazione del Trattato, uno statuto originale per le imprese comuni, potrebbe essere considerata come un modello appropriato.

L'organigramma della futura società potrebbe essere il seguente:

— un Consiglio di Sorveglianza composto in linea di massima dai Presidenti delle Reti interessate;

— un Direttorio composto dai Direttori Generali delle Reti, organo di decisione;

— un organismo permanente che assicurerà la preparazione delle decisioni e i compiti operativi della Società.

Dovranno essere salvaguardati i poteri delle Autorità di tutela per quei settori nei quali le decisioni sono subordinate alla loro approvazione.

La partecipazione alla Società di certe Reti che non fanno parte della Comunità europea è augurabile, ma porrà dei problemi particolari la cui soluzione potrebbe essere ricercata nell'ammettere tali Reti mediante uno statuto speciale oppure creando un organo di collegamento.

Dopo aver illustrato il progetto di una futura Società, il rapporto dei Direttori Generali, rispondendo ad una richiesta di chiarimenti formulata dal Consiglio dei Ministri della CEE, in sede di esame del primo rapporto, elenca gli obiettivi a lungo termine comuni alle ferrovie europee: si tratta ovviamente di tutte le ferrovie partecipanti all'U.I.C., né d'altra parte sarebbero pensabili discriminazioni in base all'appartenenza o meno alla Comunità di Bruxelles, discriminazioni che verrebbero a frustrare o comunque a limitare grandemente le possibilità di un'azione comune.

1) Il mercato dei trasporti si sviluppa molto rapidamente ed è concorrenziale. Le ferrovie debbono adottare tutte le misure necessarie per assicurare all'insieme delle Reti una parte cospicua di questo mercato.

2) Compito comune delle Reti U.I.C. è dunque l'integrazione progressiva delle loro decisioni circa il marketing e il perfezionamento dei mezzi e dei metodi di produzione. A tal fine occorre che le ferrovie:
si presentino all'utente come un vettore unico e non un'accozzaglia di vettori; offrano all'utente prestazioni globali da « porta a porta »; calcolino il profitto delle loro operazioni sulla totalità delle prestazioni offerte e non sulla parte che interessa ciascuna Rete.

3) In pratica, gli sforzi si debbono concentrare su:
la fissazione a un livello uniformemente elevato della qualità dei servizi internazionali; l'uniformità delle tariffe; la realizzazione di una Rete europea omogenea di grande capacità, utilizzando tutte le risorse della tecnica; la definizione di norme tecniche unificate o fra loro compatibili per l'infrastruttura, i veicoli, i sistemi d'informazione e di sicurezza; la standardizzazione del materiale; la collaborazione con gli altri vettori, nel quadro delle « catene » di trasporto internazionale; l'adattamento della gestione alle esigenze del traffico internazionale; l'integrazione o l'unificazione delle funzioni operative.

4) E' necessaria un'azione adeguata affinché l'opinione pubblica e i governi prendano coscienza dei vantaggi che la ferrovia presenta per la collettività (grande capacità di trasporto in confronto all'occupazione del suolo; alto grado di sicurezza; non inquinamento dell'ambiente naturale).

L'ultima parte del rapporto illustra specificamente i progressi conseguiti nella cooperazione nel corso dell'anno 1972. Rispondendo ad un quesito del Consiglio dei Ministri, il documento precisa che il principio della « redditività apprezzabile per la totalità del percorso e non rete per rete » deve intendersi come un obiettivo a lungo termine cui ispirare l'azione di riavvicinamento delle ferrovie ai trasporti stradali (vettore unico e servizio da « porta a porta »).

A questo chiarimento, segue l'esposizione dei progressi nella cooperazione.

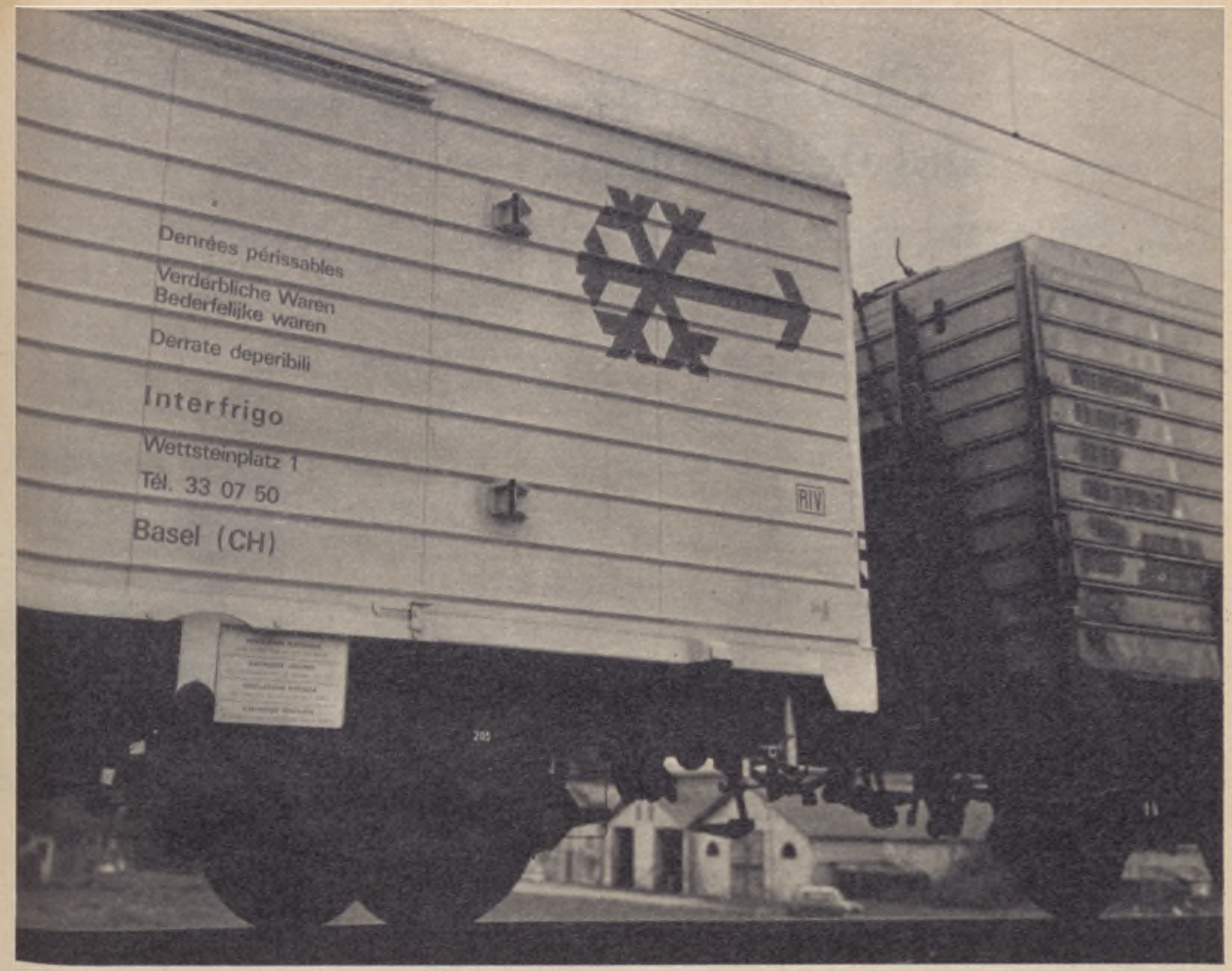
Riassumeremo i dati salienti, tralasciando il commento per non allungare di troppo l'esposizione.

Dal 1° aprile 1972, il pool dei carri Europ si è accresciuto di 77.000 carri speciali.

Nove Amministrazioni ferroviarie, tra cui le F.S., hanno costituito un pool per l'esercizio in comune delle carrozze-letto di proprietà della «Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits » (C.I.W.L.T.) e della « Compagnia Carrozze Letto e Ristorante » (D.S.G.) alle quali rimane affidata la sola prestazione dei servizi. In previsione del futuro acquisto del materiale da parte delle Reti del pool, si sta preparando lo statuto di una Società d'esercizio che potrà essere allargata anche ad altre Reti.

Una tariffa europea dei bagagli è stata messa in vigore dal 1° maggio 1972 per un periodo sperimentale di due anni. Ad essa aderiscono per ora sette reti; è prevista l'ulteriore adesione dell'Austria, della Gran Bretagna, dell'Italia e della Svizzera.

Una prima tappa verso l'applicazione di una dottrina tariffaria comu-



ne nel traffico delle merci è stata raggiunta con l'entrata in vigore della Nomenclatura Comune Merci (N.C.M.).

Una gara d'appalto internazionale per la fornitura di 500 carrozze standard europee è stata indetta per il tramite dell'Eurofima. La fornitura concerne carrozze di prima classe, di seconda classe e miste (prima e seconda) destinate al traffico a lunga distanza per convogli ad elevata velocità.

Sono state collocate sul mercato due commesse di vetture-letto destinate in parte al pool e in parte al parco nazionale di alcune reti. Inoltre è stata indetta una gara d'appalto per una commessa di 96 vetture-letto alla quale sono interessate sette reti (CFF, DB, DSB, FS, NS, OBB, SNCF). Indipendentemente dalle anzidette forniture comuni, risulta che a decorrere dal 1970 sei Reti hanno concluso contratti con costruttori stranieri per la fornitura di 5.713 veicoli.

Numerosi sistemi di prenotazione elettronica dei posti sono in esercizio presso varie Aziende ed altri entreranno in attività entro breve termine. Sono in corso studi per l'interconnessione, sul piano internazionale, di tali apparecchiature.

Nel contesto degli studi U.I.C. concernenti il « piano direttivo europeo delle infrastrutture », le Reti interessate proseguono l'esame in comune dei problemi per la creazione di linee a grande velocità, come la Parigi-Londra-Bruxelles, con prolungamento verso la Germania e i Paesi Bassi. In questo quadro, le Reti sono pronte a prendere le iniziative che si renderanno necessarie quando sarà stata adottata una decisione per la costruzione del tunnel sotto la Manica.

In risposta a due richieste di chiarimenti del massimo Consesso della CEE, sempre avanzate in sede di esame del rapporto 1971, e concernenti rispettivamente l'andamento del traffico ferroviario internazionale e i treni a composizione bloccata per il trasporto dei containers (TECE), i Direttori Generali si sono riservati di presentare un documento circa la prima questione; per la seconda hanno chiarito che l'attuale servizio internazionale TECE non solo è adeguato ma anticipa, in certa misura, le esigenze di mercato.

Marcello BUZZOLI

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Che faremo dei 400 miliardi

IL SEI DI MARZO il Senato ha approvato la legge che prevede uno stanziamento di 400 miliardi di lire per l'ammodernamento e il potenziamento della rete FS. Di fatto esso costituisce un *finanziamento-ponte* che permette di saldare il Piano Decennale 1962-72 al Piano Poliennale di 4 mila miliardi all'esame del CIPE, come si è espresso al riguardo lo stesso Ministro Bozzi nel suo intervento a Palazzo Madama prima della votazione.

La « tranche » di 400 miliardi consentirà, in linea generale, di ultimare lavori in corso e di porre subito in cantiere opere i cui progetti sono già stati predisposti. In particolare, i provvedimenti previsti in questo Piano-ponte concernono il potenziamento dei trasporti pendolari e dei servizi merci, la modernizzazione dell'esercizio, il miglioramento degli ambienti di lavoro. Tra l'altro, lo stanziamento permetterà di accelerare i lavori per la realizzazione della Direttissima Roma-Firenze, il cui primo tratto da Roma a Orte, secondo le previsioni, dovrebbe essere terminato entro il 1974.

Per i trasporti pendolari, sono in programma raddoppi e quadruplicamenti di linee, tratti di linee e varianti di quelle locali, impianti di elettrificazione, sistemazione delle stazioni principali e satelliti dei centri urbani interessati e dei tronchi di linee che vi affluiscono, apparati centrali elettrici e di telecomando. Zone interessate da tali interventi, quelle di Torino, Milano, Firenze, Roma e Napoli.

Per il servizio merci, è previsto un ampliamento degli impianti, con particolare riguardo a quelli toccati dai servizi di trasporto a mezzo containers. Saranno inoltre attuati lavori di potenziamento e di ammodernamento dei grandi e medi scali merci, in cui tende a concentrarsi il traffico, e delle grandi stazioni di smistamento, nonché la costruzione di terminals interni per i servizi combinati con containers in alcuni grandi bacini di traffico, diffusi in tutta la rete.

Quanto all'ammodernamento dell'esercizio, gli interventi relativi consistono sostanzialmente nella estensione della ripetizione del segnalamento a bordo dei mezzi di trazione e dei collegamenti telefonici e di emergenza treno-terra, nell'istituzione di sistemi di dirigenza centrale operativa e di nuovi sistemi di esercizio di linee a traffico minore, nel potenziamento della rete di telecomunicazioni, nel noleggio o acquisto di apparecchiature di elaborazione elettronica, anche ai fini della regolazione automatica della circolazione.

Il 40 per cento dei 400 miliardi — cioè 160 miliardi — è in particolare destinato all'ammodernamento delle linee e degli impianti meridionali, per porre la rete ferroviaria del Sud a un livello comparabile con quella centro-settentrionale.

* * *

Nel provvedimento approvato dal Senato in via definitiva, i settori d'intervento previsti dall'art. 1 sono rappresentati dagli impianti fissi per 267 miliardi e dal parco rotabili per 133 miliardi. Il secondo articolo fissa la destinazione generale dell'importo. Interessanti le innovazioni che si riscontrano, rispetto al d.d.l. originale, in quanto concerne la temporalità, cioè la suddivisione in anni. L'art. 4 del d.d.l. prevedeva 100 miliardi nel 1973, 150 nel 1974, 110 nel 1975 e 40 nel 1976. La legge fissa invece 110 miliardi nel 1973, 165 nel '74, 125 nel '75. I tempi di erogazione dei 400 miliardi sono stati, dunque, ridotti a tre anni.

Circa l'impiego dei 267 miliardi per gli impianti fissi, si registrano, rispetto alle prime proposte della Azienda, queste variazioni: passaggio da 39 miliardi e 300 milioni a 40 miliardi relativamente all'adeguamento degli impianti interessanti i pendolari; da 41 miliardi e 850 milioni a 42 miliardi per l'adeguamento degli impianti a servizio del trasporto merci; da 68 miliardi e 27 milioni a 95 miliardi per gli impianti nel Mezzogiorno; diminuzione da 52 a 40 miliardi per la Direttissima.

Vi sono, poi, 50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia, parte dei quali interessa il Mezzogiorno; il che fa raggiungere, in termini globali, la destinazione di una somma non inferiore a 130 miliardi per il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale e insulare. Come sopra accennato, è da tener presente che per il Mezzogiorno è prevista la riserva di almeno il 40% sul totale generale.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di 400 miliardi saranno reperiti con operazioni di credito (art. 6). A questo fine, l'Azienda è stata autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno che all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, man mano che se ne presenterà il bisogno, fino alla concorrenza di un ricavo netto complessivo pari all'occorrente somma di 400 miliardi. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

L'art. 10 obbliga l'Azienda FS a realizzare « un'adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire una efficace razionalizzazione della produzione e un aumento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati ».

* * *

La votazione del d.d.l. al Senato — ne abbiamo fatto cenno — è stata preceduta dalla replica dell'on. Bozzi ai vari Senatori intervenuti nella discussione generale. « Il Piano-ponte di 400 miliardi — ha detto il Ministro nel suo intervento — non potrà risolvere che in scarsa misura i problemi del trasporto ferroviario; esso è destinato a saldarsi con un più vasto Piano dell'ordine di 4 mila miliardi, che il CIPE varerà tra giorni.

« I 400 miliardi della presente legge, i 4 mila all'esame del CIPE, i 220 miliardi previsti in un d.d.l. all'esame della Camera per interventi negli aeroporti sono l'espressione concreta dell'impegno del Governo per un rinnovamento profondo e un ammodernamento del sistema dei trasporti secondo un programma organico. Non si può concepire una politica dei trasporti in termini settoriali; essa va vista in maniera integrata, in un contesto che colleghi il mezzo aereo con quello su strada, quello per mare con quello su rotaia. Una tale visione globale esige, per la sua attuazione, volontà politica e organi di coordinamento; perciò il Governo sta studiando un provvedimento istitutivo del Comitato Interministeriale dei Trasporti.

« Il sistema dei trasporti — ha proseguito l'on. Bozzi — è strumento a servizio dell'attività economica e della vita associata. C'è un'ottica nuova nella politica dei trasporti. Questa dev'essere vista in connessione sia con l'assetto urbanistico dei comprensori metropolitani e di quei problemi umani, economici, sociali che ne conseguono (dislocazione degli impianti produttivi, pendolari, ad esempio), sia con le relazioni e i traffici internazionali, soprattutto nell'ambito della Comunità Europea. Campeggiano in tale quadro di rinnovamento e di ammodernamento i bisogni del Mezzogiorno e delle Isole, in stato ancora troppo negativamente differenziato rispetto alle altre parti della rete ferroviaria, nonché le esigenze di efficienza e di decoro degli ambienti nei quali si svolge l'opera e la vita della comunità dei ferrovieri ».

* * *

Mentre andiamo in macchina, apprendiamo che la legge ponte è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica n. 86 del 3 aprile. L'iter legislativo del provvedimento è dunque definitivamente perfezionato.

Salvatore ASCENZI

FINALMENTE il progetto ferroviario di collegamento tra Roma e l'Aeroporto Intercontinentale Leonardo da Vinci va assumendo connotati precisi: il che significa che — probabilmente per l'anno santo — 15 minuti saranno sufficienti per raggiungere l'aeroporto dalla stazione di Roma Ostiense.

Il Ministro Bozzi ha infatti presieduto una riunione ad altissimo livello (presenti il Sindaco di Roma, il Presidente della Regione e funzionari dirigenti del nostro Ministero e di quelli dei Lavori Pubblici e del Tesoro), nel corso della quale è emerso il concorde orientamento di dare all'iniziativa concreto e sollecito corso.

L'On.le Bozzi, tra l'altro, ha voluto sottolineare l'importanza della scelta e la sua economicità, cogliendo il valore tecnico, politico e sociale dell'impostazione che si vuol dare al problema e — soprattutto — lo spirito di collaborazione che ha animato tutte le parti interessate alla sua soluzione.

Il progetto ha — tra gli altri pregi — quello di inserirsi nel più ampio quadro di una completa ristrutturazione di tutti i trasporti ferroviari che gravitano sulla Capitale.

Ciò che — a nostro avviso — è importante evidenziare subito, è che il trasferimento del traffico della Roma-Pisa-Torino lungo il nuovo tracciato Roma Trastevere-S. Pietro-Aurelia-Maccarese permetterà un accorciamento dell'attuale percorso di circa 3 Km, consentendo alle F.S.

Entro il 1975 forse in treno all'aeroporto

Nella foto, uno scorcio dell'aeroporto di Fiumicino.

di realizzare una economia annua in treni-chilometro equivalente al reddito dell'investimento (20 miliardi) che occorre per la completa sistemazione del nuovo itinerario.

Il nostro giornale (v. n. 2 dello scorso anno) ebbe già ad occuparsi di questo importante progetto. Riteniamo — tuttavia — utile lumeggiarne di nuovo, brevemente, le linee essenziali.

Il collegamento Roma-Aeroporto di Fiumicino si servirà di infrastrutture in gran parte già esistenti ed in parte da impiantare ex novo.

Concepito — come abbiamo già accennato — nel presupposto di realizzare un nuovo itinerario del traffico proveniente dalla litoranea nord tirrenica, esso metterà a completa disposizione dell'aeroporto — e degli agglomerati urbani che insistono lungo l'itinerario — le strutture ferroviarie esistenti tra Maccarese e Roma Trastevere e tra Fiumicino e Ponte Galeria, consentendo di esercitarvi un servizio cadenzato a carattere metropolitano.

Nello stesso tempo, il traffico a lungo percorso per e dalla litoranea nord-tirrenica verrà svincolato da quello per l'aeroporto.

Le opere da predisporre per la realizzazione del nuovo itinerario sono: il completamento della linea di cintura di Maccarese al Km. 16 circa, già previsto dal piano di assetto territoriale della Capitale indipendentemente dal collegamento con Fiumicino; la costruzione di un raccordo in galleria della lunghezza di 1,5 Km.; il potenziamento del tratto della linea Roma-Viterbo dalla stazione di Roma-S. Pietro a quella di Roma-Trastevere (3 km. circa).

Per quanto concerne, in particolare, il collegamento con l'aeroporto, le opere da finanziare riguardano: il collegamento fra la stazione F.S. di Porto e l'aeroporto; l'eliminazione dei passaggi a livello lungo i tratti da adibire a servizi metropolitani; l'attestamento della linea dell'aeroporto nella zona fra la stazione F.S. di Roma-Ostiense e piazza Albania, ove verrà situato il nuovo Air Terminal.

Il collegamento tra Fiumicino abitato ed aeroporto comporterà, tra l'altro, la realizzazione di una galleria artificiale, di tipo tubolare, da costruirsi a cielo aperto.

Le relative spese sono valutate dai tecnici in 5 miliardi circa. Altrettanti ne occorreranno per la sistemazione della Trastevere-Fiumicino.

La maggiore spesa — 12 miliardi dei 400 di cui alla legge ponte approvata dal Senato — va comunque riferita al raddoppio della Roma Trastevere-S. Pietro ed alla sistemazione delle stazioni interessate dall'itinerario.

Gli aumenti di viaggiatori previsti per l'anno santo, cioè per il 1975, porteranno alla sistemazione di servizi o ad ampliamenti nelle stazioni di Termini, Tuscolana, Ostiense e Trastevere.

G. C.

Soddisfatti i milanesi della metropolitana

I MILANESI hanno decretato un indiscusso successo alla loro metropolitana: è la prima constatazione che viene spontanea esaminando le rilevazioni statistiche effettuate in merito durante lo scorso anno.

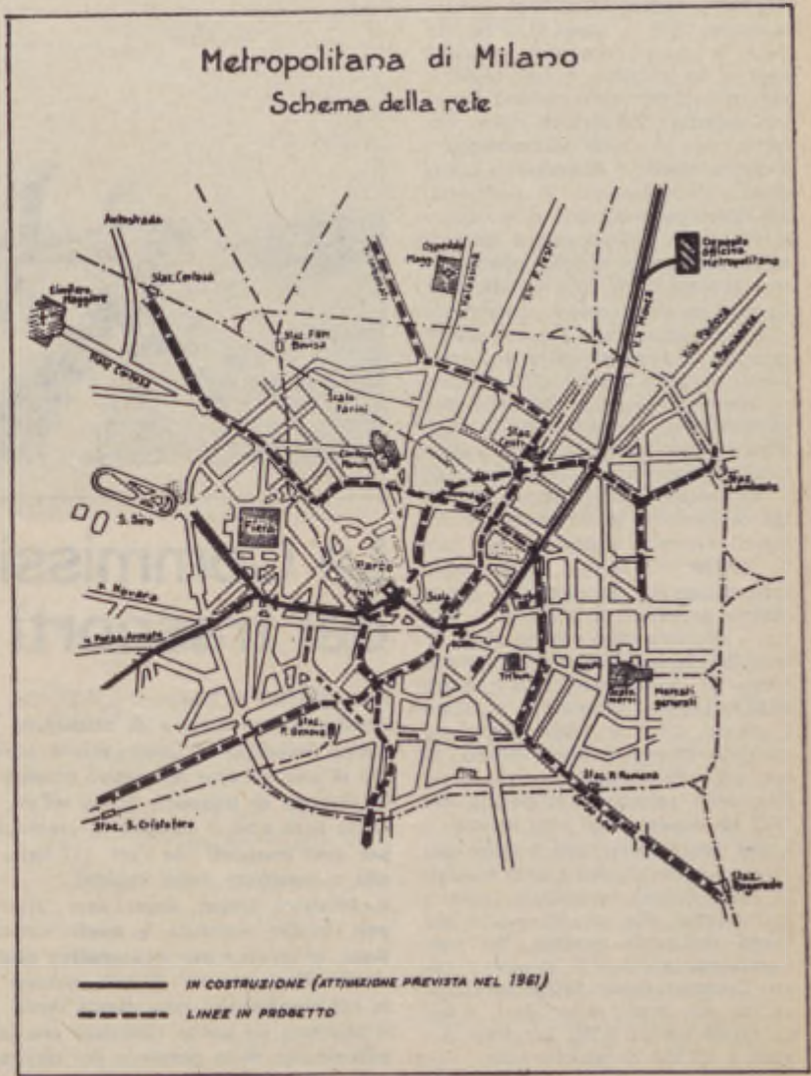
I 105 milioni di viaggiatori, per la esattezza delle cifre 104.996.381, che hanno utilizzato questo mezzo di trasporto pubblico nel 1972 rappresentano infatti un volume di traffico di tutto rispetto il quale, poi, se confrontato con quello che si riferisce al precedente anno 1971, ci illustra come l'incremento che si è verificato è anch'esso notevolissimo: circa 14 milioni di unità con un tasso di aumento del 15 per cento.

Questi dati che indicano chiaramente come i milanesi vanno sempre più numerosi sul metrò, dimostrano pure inequivocabilmente che la MM è un valido sistema di comunicazione urbana, veloce, comoda e sicura.

Le statistiche elaborate dicono inoltre che le maggiori preferenze sono state raggiunte dalla linea « rossa »; l'ottanta per cento degli utenti si è servito dei convogli che compiono il tragitto tra la stazione di Sesto Marelli e quella di Lotto-Gambara, mentre il venti per cento ha usato abitualmente i treni della linea « verde ». Sempre in base alle statistiche rileviamo che alla stazione Cadorna i passeggeri sono stati cinque milioni, a quella di Porta Venezia 4,8 milioni e 6,2 milioni alla stazione di piazza Duca d'Aosta che detiene così il primato della frequentazione tra le fermate della linea « verde »; e ancora: Garibaldi 3,7 milioni, Lambrate Bottini 2,7 milioni e Cimiano 2,2 milioni.

In senso assoluto, la stazione di piazza del Duomo è stata la più affollata con i suoi 11 milioni e mezzo di viaggiatori, e queste cifre dimostrano che la metropolitana milanese risolve soprattutto il problema degli spostamenti da e verso il centro cittadino, che poi in sostanza è una dei problemi più complessi e difficili di tutte le grandi metropoli.

MAPI



ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Polfer 1972

CON I SERVIZI di vigilanza negli impianti e nelle stazioni ferroviarie e quelli svolti per la prevenzione e la repressione dei reati, la Polfer ha validamente contribuito anche nel 1972 a rendere sempre più efficiente e sicuro il servizio ferroviario.

Un settore di particolare impegno è stato quello della ricerca dei minori fuggiti di casa che, nella maggioranza dei casi, si servono della ferrovia; poco meno di duemila tra ragazzi e ragazze minorenni — esattamente 1.975 — sono stati rintracciati (e quindi rimandati a casa) presso le stazioni e nei treni in servizio sul territorio italiano. Un altro aspetto dell'attività della Polfer è stata la « lotta antiborseggio » e quella contro i cosiddetti « portoghesi » della ferrovia. Vi sono stati poi numerosi interventi di soccorso ai viaggiatori infortunati e tutta la serie dei servizi e delle operazioni antisabotaggio e anticontrabbando.

Le sole contravvenzioni assommano a 29.585: sono state elevate contro persone che sono salite sui treni senza biglietto o sono state sorprese mentre tentavano di effettuare vendite senza la necessaria licenza; altre attraversavano i binari trascurando di servirsi — come d'obbligo — dei sottopassaggi pedonali. La cifra comprende anche coloro, e tra questi numerosi vagabondi, che hanno scelto per letto i divani delle sale d'aspetto, accedendovi senza essere provvisti di biglietto, i servizi « antiborseggio » sono stati 47 mila 495. Le persone identificate nel corso di accertamenti sono state 66.023. Quelle denunziate in stato d'arresto, 1.051 e 1.487 quelle denunziate invece a piede libero. In uno solo dei Compartimenti, il valore della refurtiva recuperata nel 1972 ha superato gli otto milioni.

E per avere infine una visione più ampia e generale dell'azione condotta dalla Polizia ferroviaria, ecco i dati relativi alle attività svolte nel corso dell'anno passato dai vari Commissariati di P.S. presso i nostri Compartimenti: 52.206 servizi di scorta sui treni viaggiatori, 4.439 su quelli merci, 2.282 sui treni postali e 25.554 di scorta valori.

M. Pi

3° treno della moda

ANCHE quest'anno si è svolta la manifestazione del « treno della moda ». E stavolta niente teatri; tutti i defilé si sono svolti nelle stazioni. L'affluenza di pubblico, che ha superato di larga misura ogni più ottimistica previsione, ha confermato non solo la validità dell'iniziativa ma principalmente la bontà della scelta del mezzo e del luogo ove effettuarla. Infatti, le stazioni ferroviarie favoriscono la partecipazione delle classi più eterogenee di pubblico rimuovendo ogni ostacolo di natura psicologica.

Altra novità è stata l'iniziativa, particolarmente gradita ai filatelici, di uno speciale annullo postale dedicato al « treno della moda ».

Nella foto un cartello pubblicitario della Banca Nazionale delle Comunicazioni che, come lo scorso anno, ha curato il servizio bancario a bordo del treno.

Il raddoppio della Fasano-Brindisi

IL PROGETTO elaborato per il raddoppio del tratto tra la stazione di Fasano e quella di Brindisi della linea ferroviaria Bari-Brindisi, è stato recentemente approvato dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Questo intervento, che riveste grande importanza per lo sviluppo generale delle regioni pugliesi, si inquadra nei programmi di ammodernamento e potenziamento dell'intera linea ferroviaria adriatica centro-meridionale.

La decisione di dare la priorità all'esecuzione del raddoppio della linea ferroviaria nel primo tratto a nord di Brindisi, con inizio dalla stazione di Fasano, è stata determinata da esigenze di esercizio, tenendo inoltre conto delle attuali disponibilità finanziarie e delle caratteristiche del tracciato della linea che permettono una rapida realizzazione delle opere per le quali è stata prevista una spesa complessiva di 6 miliardi e 615 milioni di lire. Di tale spesa, 3 miliardi faranno carico alla Cassa per il Mezzogiorno, mentre i restanti 3 miliardi e 615 milioni verranno impegnati dalla nostra Azienda che ha redatto il relativo progetto.

L'opera generale riguarderà l'impianto di oltre 55 chilometri di nuovo binario e, conseguentemente, l'esecuzione di altri lavori di notevoli proporzioni quali grandi sbancamenti di terra, il prolungamento di ponti, la costruzione di cavalcavia, di sottovia, di svincoli e di strade di collegamento, la realizzazione di opere in muratura e l'adeguamento, nonché lo spostamento di condotte idriche.

Quando tale tronco di linea sarà raddoppiato e potenziato, permettendo così un passaggio più rapido e fluido dei convogli rispetto a quello attuale, si verificherà indubbiamente un ulteriore sviluppo del processo di industrializzazione e il consolidamento di quello già in atto nei diversi centri della zona interessata.

La Commissione dei trasporti regionali

IL MINISTRO ai Trasporti e A.C., On. Aldo Bozzi, e il Ministro per il Coordinamento in materia di attuazione delle Regioni, On. Fiorentino Sullo, hanno insediato la Commissione paritetica incaricata di elaborare lo studio di uno schema normativo recante principi fondamentali di legislazione in materia di trasporti di cui all'art. 117 della Costituzione. La Commissione avrà cioè il compito di predisporre i lineamenti di una legge-quadro per quei trasporti che l'art. 117 della Costituzione assegna, per l'appunto, alla competenza delle Regioni.

Il Ministro Bozzi, dopo aver affermato che « ci muoviamo tra due poli, quello regionale e quello internazionale e, nell'ambito di quest'ultimo, in un'area più impegnativa quale quella comunitaria », ha messo in risalto l'opportunità di una visione globale del problema dei trasporti la cui complessità non sfugge ormai più a nessuno.

Il Ministro ha anche ricordato che le Regioni hanno la responsabilità costituzionale della gestione del territorio e che una razionale utilizzazione dei vari sistemi di trasporto consente una migliore utilizzazione delle aree.

"Il ferroviere di Montesacro"

MENTRE sta per schiarire, a Roma, l'alba del 7 marzo una utilitaria risale da Monte Sacro, via Nomentana. L'auto procede abbastanza speditamente ma la guida è attenta e prudente.

L'imprevisto però — e non tocca a noi individuarne cause e responsabilità — è egualmente in agguato: improvvisamente l'auto entra in collisione con un'altra. E' uno dei malaugurati incidenti stradali che si verificano con troppa frequenza sulle nostre strade e vi è purtroppo anche questa volta un ferito non lieve: il conducente dell'auto che risaliva via Nomentana.

Tra chi accorre a portare soccorso è un Ufficiale dei Vigili del Fuoco; sta rientrando da uno dei tanti «servizi» che vengono prestati ogni giorno dai componenti del Corpo. L'ufficiale aiuta l'infortunato ad uscire dalle lamiere contorte della macchina: quindi, prendendolo sottobraccio e facendosi aiutare da un vigile cerca di aiutarlo a raggiungere la sua auto con cui lo accompagnerà in ospedale. Gli dice parole di conforto adatte ad infondere la calma: egli ben conosce lo stato d'animo di persone smarrite che si attaccano spaventate al suo braccio o a quello dei suoi uomini.

Questa volta l'infortunato, (anche se, mentre tenta di camminare, un arto assume una posizione innaturale e il suo volto è una maschera di sangue) è decisamente recalcitrante.

— Non abbia paura, gli viene detto, vedrà, è cosa da poco. Qualche giorno d'ospedale e tutto sarà sistemato. (La diagnosi sarà poi di 30 giorni s.c.).

— Grazie, vi ringrazio di cuore, signori — è la risposta — ma vi prego, lasciatemi andare: il mio treno, l'RS della cui squadra faccio parte, non può andare senza di me!

Ottantasette anni fa — il «Cuore» è del 1886 — De Amicis ne avrebbe ricavato un capitolo del suo libro: che so, forse, il «Ferroviere di Monte Sacro».

Oggi siamo in un'epoca disincantata (che diamine, è il 1973!), eppure ho potuto riscontrare una sincera nota di ammirazione nella voce dell'Ufficiale, per combinazione mio amico, che mi raccontava il fatto. C'è ancora qualche vecchio ferroviere che mantiene alta l'antica tradizione, ho pensato.

Poi mi sono informato. Il protagonista è un Conduttore del Deposito Personale Viaggiante di Roma Termini: ventiquattro anni, forse un capellone, ma certo, già e sempre, un «ferroviere»...

Lucio MAYER

E' nata Hermaea a bordo dell'Hermaea

IL QUATTORDICI febbraio scorso sulla nostra nave traghetto «Hermaea», in navigazione tra Civitavecchia e Golfo Aranci, è nata una bambina alla quale è stato imposto il nome di Hermaea, Valentina e Deborah: questa la notizia. Per commentarla abbiamo chiesto notizie alla Divisione Navigazione di Civitavecchia che molto gentilmente ci ha mandato gli estratti dal giornale nautico e dal ruolo degli equipaggi riguardanti gli atti di stato civile redatti dal Comandante. Sulla base di questi documenti tentiamo la ricostruzione dei fatti.

Verso le quindici e trenta di quel quattordici febbraio il comandante riceve la notizia attraverso una telefonata dalla infermeria: chi chiama è la signorina Lida Testi che a bordo ha le funzioni di infermiera ed ostetrica. E' un po' agitata anche se, come spiega, tutto si è svolto nel migliore dei modi. Per il comandante la cosa non è nuova: ha già navigato a lungo con navi passeggeri e sa con esattezza quali sono i suoi compiti. Chiama perciò l'ufficiale di guardia e gli dice:

— Fammi il punto...

L'altro lo guarda con aria interrogativa, ma il comandante conferma. L'ufficiale quindi rientra in sala nautica e si china sulla carta, mentre cerca di indovinare che cosa possa aver spinto il comandante a dare un ordine del genere: il mare è calmo, il cielo sereno, sul radar non si scorge un'ombra nel raggio di venti miglia.

Dopo qualche minuto di calcolo, sentenzia:

— 41° 22' Nord e 10° 20' Est...

Ora scruta di sottecchi il comandante il quale ha il libro secondo del giornale nautico aperto avanti a sé e si appresta a riportare i dati.

— La chiameranno Hermaea, dice il comandante, ci puoi giurare...

— Chi? Replica il secondo felice di potersi inserire in un colloquio dal quale forse gli verrà la spiegazione di quel «punto».

— La bambina che è nata poco fa...

— Ah! E' nata una bambina a bordo! Tutto bene?

— Certo, ma immagina che razza di nome se fosse nata sulla «Gennargentu» o sulla «Tyrsus»!

Poi il capitano si rimette a scrivere, ma non per molto. Dal telefono la signorina Testi lo avverte che tutto è pronto e così, seguito dal secondo, scende dal commissario con tutti i registri.

Viene stilato l'atto di nascita, viene registrato sui vari libri di bordo tra cui, appunto, il ruolo dell'equipaggio e infine si beve qualcosa per festeggiare l'avvenimento. A Golfo Aranci è pronta un'ambulanza e quella che al momento della partenza era una coppia di coniugi se ne va, trasformata ora in famigliola, salutata da uno sbuffo di fumo dell'«Hermaea».

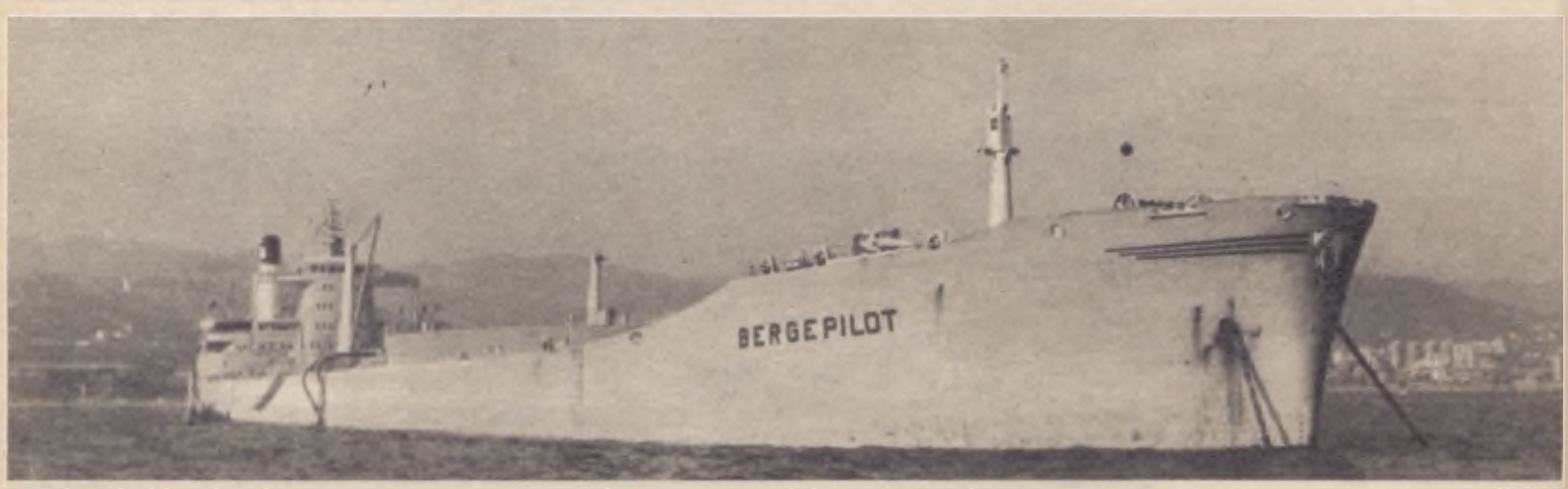
Secondo la procedura il comandante porta i libri di bordo in Delegazione, l'ufficio che nei porti minori sostituisce la Capitaneria. Il comandante della delegazione deve vistare il ruolo ed il giornale nautico e lo fa secondo la procedura, una vecchia immutabile procedura:

«Visto senza dichiarazione di avaria», Golfo Aranci, lì 14 febbraio 1973.

(V. S.)

LA TENDENZA AL GIGANTISMO

Con i locomotori di sempre maggiore potenza, con i nuovi colossi dell'aria, con le superpetroliere e gli autocarri di grande portata si cerca di ottenere lo sfruttamento integrale delle possibilità offerte da ciascun modo di trasporto



UNA VERA e propria rivoluzione — cui s'è andata accompagnando una più che ragguardevole crescita di produttività — ha caratterizzato il settore dei trasporti nell'ultimo secolo. Ed è fuor di dubbio che l'impressionante progresso della tecnologia ha giocato il ruolo di protagonista assoluto del fenomeno, schiudendo un'era nuova allo sviluppo delle comunicazioni.

La ferrovia per prima; poi la navigazione a vapore; quindi l'automobile e, infine, il mezzo aereo: tutti prestigiosi traguardi di tappa di uno sviluppo dell'attività di trasporto che ha impresso spinte accelerative senz'altro determinanti al parallelo sviluppo di ogni altra attività economica e sociale.

Giova notare, a questo proposito, che gli esperti sostengono che gli stessi modi di trasporto che hanno avviato una siffatta rivoluzione — ad esempio, la ferrovia — sono ancora ben lontani dall'esaurire ogni possibilità di progresso tecnico. Se, infatti, la progressiva elettrificazione delle linee ferroviarie ha significato un aumento dei loro standards produttivi, le ferrovie si pongono nuovi e più ambiziosi traguardi di sviluppo; soprattutto avvalendosi della cibernetica, la nuova scienza che consentirà il raggiungimento dell'obiettivo principe di un sistema ferroviario che voglia tenere il passo con i tempi: l'aumento della velocità nella salvaguardia della sicurezza nella circolazione.

E' quello aereo, però, il mezzo di trasporto che — specie in questi ultimi anni — ha fatto registrare i progressi più spettacolari.

L'avvento dei jets ad elevate velocità ha consentito un più intenso sfruttamento dei mezzi e un notevole ampliamento di clientela, attratta dalla sempre maggiore facilità di spostamento; il che ha significato un progressivo miglioramento dei livelli di produttività. L'immissione in servizio dei jumbo, ad elevate capacità, ha contratto in limiti finora impensabili i costi di produzione del servizio. I velivoli supersonici di domani esalteranno al massimo le possibilità del mezzo aereo.

L'accenno ai jumbo offre lo spunto ad una considerazione sulla consolidata tendenza, comune a tutti i modi di trasporto, che si prefigge livelli di produttività sempre più elevati: la «tendenza al gigantismo». Ai colossi dell'aria si affiancano petroliere di stazza superiore alle 200 mila tonnellate; sulle autostrade corrono autocarri sempre più capaci e le amministrazioni ferroviarie lanciano locomotori di grande potenza, capaci di tirarsi dietro convogli fino a duemila tonnellate contro le mille che, fino a ieri, rappresentavano l'optimum, pur nelle migliori condizioni.

Giova, qui, un cenno sulla evoluzione della produttività dei trasporti in Italia.

Secondo dati dell'Istat (Istituto di Statistica) sui quali è basato uno studio della Direzione del Coordinamento (da cui attingiamo per redigere queste note), nel settore ferroviario, limitatamente alle unità del fattore lavoro, l'indice di produttività manifesta, tra il 1951 e il 1960, un incremento del 35 per cento. Segue, tra il '60 e il '66, una fase di stasi, imputabile — fra l'altro — alla recessione economica, che ha inciso negativamente sul volume globale del traffico ferroviario e, per conseguenza, anche sulla produttività dell'Azienda di Stato. Sin-

marcato divario fra costi (in continua ascesa) e tariffe, sempre stazionarie.
Non è questa la sede idonea ad approfondire vantaggi e svantaggi di un tale indirizzo in linea di principio, comunque, accettabile. Qui ci interessa, invece, sottolineare l'affermazione contenuta nello studio citato, secondo cui il metodo più semplice per accrescere la produttività dell'Azienda è quello di acquisire una più rapida ed incisiva evoluzione di produttività.
L'indice Alitalia, ad esempio, espresso dal rapporto tra unità chilometriche trasportate e numero di dipendenti impiegati, è salito — tra il '60 e il '69 — di oltre il 150 per cento. Pur attesa, poi, la leggera flessione del '70 e '71, non v'è dubbio che l'andamento dell'indice stia ad indicare un'evoluzione favorevole della situazione sta rapidamente approdando alla completa paralisi.
Il futuro del mezzo stradale — è fuori di dubbio — è in una sua organica integrazione con gli altri modi di trasporto. All'adozione di soluzioni economicamente e tecnicamente valide sul piano generale dovranno contribuire ferrovie metropolitane, ferrovie concesse, ferrovie statali, autolinee urbane e extraurbane.

tomi di ripresa a partire dal '66, si che l'indice del 1969 supera del 10 per cento quello del '60 e di oltre il 50 per cento quello del '51.
Si tratta di indicazioni positive, soprattutto se si considera che a partire dal 1963 l'Amministrazione ferroviaria ha proceduto a massicce immissioni di nuovo personale conseguenti all'assorbimento nei ruoli di molti lavoratori degli appalti e alla riduzione progressiva dell'orario di lavoro.
Ciò, anche se i risultati finanziari delle FS si vanno progressivamente deteriorando. La circostanza è spiegabilissima: è noto che l'indirizzo politico generale, teso a non consentire lievitazioni delle tariffe sociali, causa un sempre più

nuove correnti di traffico per sfruttare integralmente le possibilità reali del mezzo su rotaia; che sono, invero, imponenti e che prescindono da tante inesatte e superficiali considerazioni sulla cresta dell'onda in questi ultimi tempi. Non si tratta, infatti, pur nella dovuta attenzione per la vocazione della ferrovia, di cancellare i cosiddetti « rami secchi »; si tratta, semmai, di ridar loro vita, ché la secchezza è scaturita soltanto da una malaccorta politica che ha finito col privilegiare mezzi di trasporto in un primo tempo ritenuti più idonei ma che vanno oggi rivelando inesorabilmente i loro limiti.
Là dove, dunque, esistono margini di potenzialità da sfruttare, lì occorre incrementare i traffici, tenendo conto che la ferrovia non solo per le infrastrutture, ma anche per l'esercizio strettamente inteso — è un modo di trasporto a rendimento (e, quindi, a produttività) crescente. Un tal tipo di politica richiede ovviamente investimenti sostanziosi. Ma l'accrescimento di produttività che se ne può ricavare merita che ne sia decisa l'impostazione, nella logica e fondata attesa del salto qualitativo e quantitativo realizzabile nelle infrastrutture.
Anche l'adozione di più moderni mezzi tecnici, consentendo di razionalizzare l'esercizio ferroviario, può accrescerne la produttività, giacché adeguamento tecnico significa aumento della capacità di utilizzazione degli impianti.
Il nuovo piano poliennale di 4.000 miliardi contempla sensibili investimenti di questo tipo; per cui, si può ragionevolmente affermare che l'Azienda ferroviaria sta facendo dell'impegno produttivistico — l'obiettivo principe della sua politica di investimenti.
Nel settore aeronautico rileva sempre lo studio citato le nuove industrie presentano, rispetto alle vecchie, una più spiccata capacità di espansione e di evoluzione produttivistica. Ciò comporta, per l'avia-

e non certo destinata ad arrestarsi, almeno per ora.
Anche in questo settore, impegni in senso produttivistico si pongono per le infrastrutture, cioè a dire per le attrezzature di terra che, come si sa, rientrano nella sfera di competenza della mano pubblica. Si avverte inderogabile l'esigenza di un loro radicale adeguamento. Come, d'altro canto, si impone un sollecito ricorso a nuove forme di organizzazione, se si vuole evitare che la favorevole evoluzione dell'attività del trasporto aereo s'imbatta e il fenomeno è già in atto in una impasse che ne pregiudichi le ulteriori vaste possibilità di sviluppo.
Urgono a nostro avviso due misure essenziali: una radicale riforma delle procedure amministrative per snellire l'intero sistema eliminando le farraginosità che caratterizzano il momento attuale; e il concentramento in un unico ente pubblico di competenze oggi frantumate fra troppi.
Nuove e più funzionali soluzioni vanno subito ricercate in tema di collegamenti veloci tra aeroporti e città, per evitare che gli sforzi compiuti dal mezzo aereo per incrementare i propri traffici siano vanificati a terra dalle deficienze dei trasporti terminali.
L'esplosione per molti versi inconsulta della motorizzazione privata, determinando un progressivo crescere delle difficoltà di circolazione e un altrettanto progressivo decremento di una domanda sempre più scoraggiata, ha posto in crisi il trasporto pubblico su strada, sia urbano che extraurbano. E', quindi, notevolmente sceso in questo settore — l'indice di produttività, che invece — sempre secondo il citato studio — si era evoluto negli anni tra il '51 e il '62. Da ciò, un appesantimento dei bilanci delle aziende interessate, al quale non corrisponde, peraltro, un accrescimento della produttività globale del sistema, che anzi — a causa del continuo deteriorarsi del-

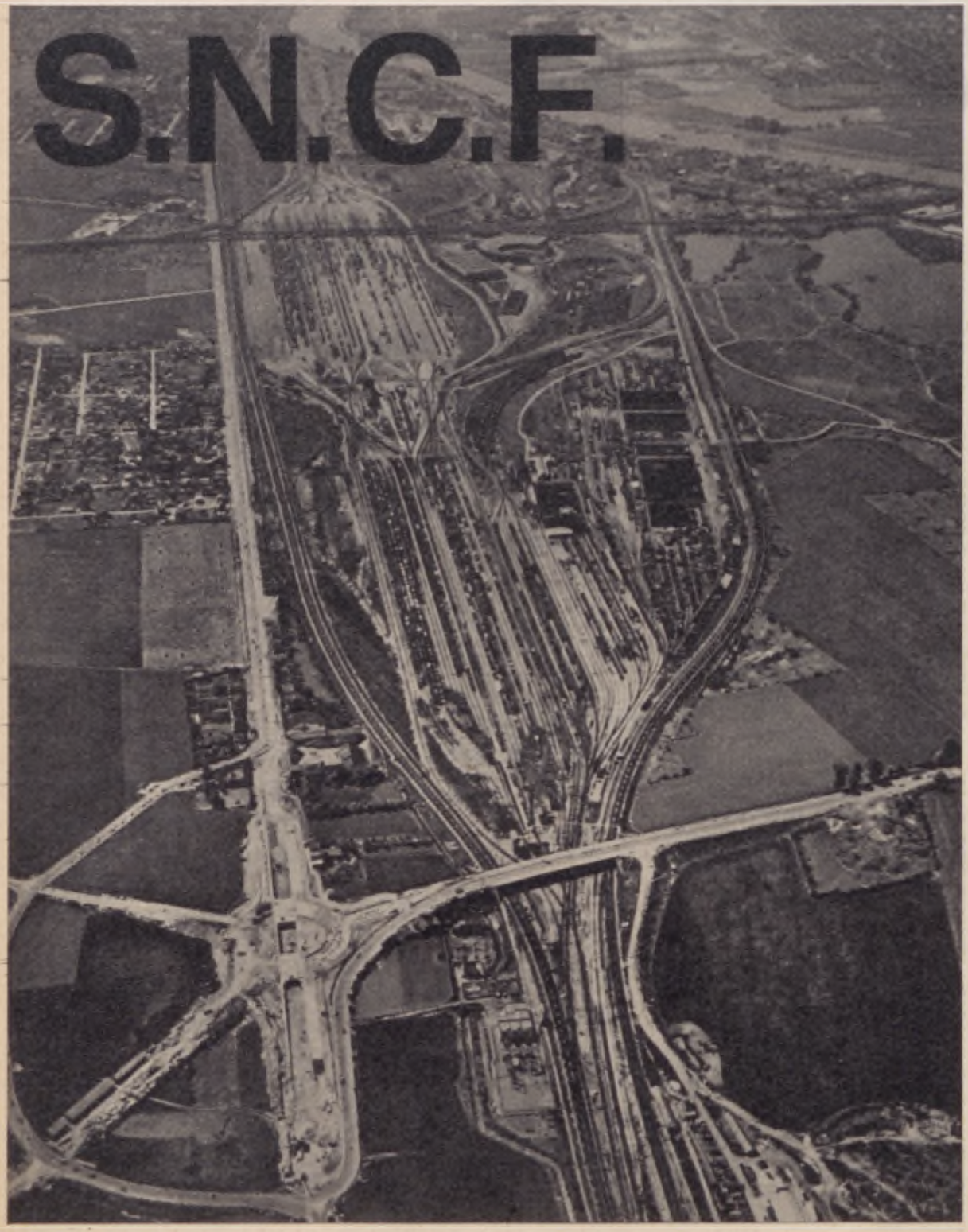
Ciò significa che al pubblico vanno offerte soluzioni alternative valide ad indurlo ad abbandonare il mezzo individuale, per restituire scorrevolezza ai traffici stradali, siano essi urbani che extraurbani.
Il problema va affrontato con la collaborazione delle Regioni, la cui competenza in materia è molto ampia e il cui potenziale apporto potrà rivelarsi utilissimo, attesa la più capillare ed approfondita conoscenza che le Regioni stesse possono fare delle esigenze locali.
Un cenno — per concludere — all'autotrasporto merci.
Mancano, in questo campo, dati che consentano precise indicazioni circa i livelli di produttività. Il progresso tecnico — secondo il parere degli esperti — dovrebbe averne determinato uno sviluppo, consentendo l'utilizzazione di mezzi sempre più moderni e razionali. Anche le nuove costruzioni autostradali di questi ultimi anni, permettendo la realizzazione di più elevate velocità e, quindi, un più intenso sfruttamento del materiale circolante, dovrebbe aver dato un positivo contributo alla evoluzione della produttività dell'autotrasporto, almeno sulle lunghe distanze. L'ipotesi sembra realistica, anche alla luce dei dati sul traffico, il cui andamento è complessivamente positivo.
Tuttavia — come per le Ferrovie dello Stato — al possibile aumento della produttività non corrisponde certamente un andamento favorevole dei risultati economici delle Aziende esercenti, che anzi da tempo vanno denunciando uno stato di grave disagio ed invocando misure risanatrici. Misure che — pur attesissime ed oggetto di continui studi di tutte le categorie interessate — non riescono ancora a vedere la luce.
Eppure si va facendo sempre più urgente l'esigenza di mettere a punto una serie di provvedimenti che riportino ordine sul mercato, risanando la situazione economica delle aziende e migliorando la produttività dell'intero settore.

Giuseppe CATANZARITI

La riforma delle Ferrovie Francesi

UN VOLTO NUOVO PER LA S.N.C.F.

Nelle foto: sotto, lo scalo di smistamento di Parigi Est; a destra, uno dei rapidi che collega la Capitale a Marsiglia in sette ore.



NELLA NOSTRA società in rapida evoluzione caratterizzata — fra l'altro — dalla crescente domanda del traffico, le esigenze di coordinamento, di pianificazione e di programmato sviluppo dei trasporti si pongono, ben più che in passato, con perentoria evidenza; anche se alle molte e spesso pregevoli teorizzazioni non sempre segue l'adozione di quelle vaste e coraggiose riforme che la situazione richiederebbe. In questo quadro, diventa ogni giorno più avvertita la necessità di dare soluzione ai problemi ferroviari, vale a dire il risanamento economico, la ristrutturazione e l'adeguamento delle Imprese di trasporto su rotaia alle esigenze, presenti e future, della collettività. Mediante una serie di regolamenti (parte approvati e parte in corso di approvazione) la CEE pur con ritardi e difficoltà, sta sviluppando una azione a largo raggio che mira a realizzare, come obiettivo finale, l'autonomia finanziaria delle ferrovie che, ovviamente, presuppone anche l'autonomia di gestione e la conseguente revisione dei rapporti economico-giuridici fra gli Stati e le Imprese vettrici. In parallelo con gli indirizzi comunitari, provvedimenti nel settore ferroviario sono stati (o stanno per essere) presi dai Governi di alcuni Paesi della CEE; e in questa tendenza di rinnovamento e di progresso, un passo avanti abbastanza importante è stato compiuto dalla Francia.

Col titolo « Riforma e programmi della Società Nazionale delle Ferrovie Francesi » (SNCF), Giovanni Robert pubblica sulla rivista « Strade e Traffico » un esauriente documentato saggio che la ristrettezza dello spazio ci costringe con rammarico a riassumere. Premesso che per addivenire alla revisione dei rapporti tra lo Stato e la SNCF occorreva di necessità modificare la relativa Convenzione del 1937, l'A. scrive: « I nuovi rapporti contrattuali tra lo Stato e l'Azienda sono stati sanciti dall'Avenant (appendice alla Convenzione originaria) del gennaio '71. I principi in esso affermati sono stati quindi introdotti dal nuovo Cahier des Charges che è alla base della riforma, la quale ha avuto decorrenza dal primo gennaio dello stesso anno. L'aspetto di maggior rilievo sta nel fatto che nel quadro della riforma è stato fissato un preciso obiettivo: il raggiungimento del pareggio del bilancio SNCF nel 1974. Il pareggio verrà raggiunto

sia mediante opportune misure e provvedimenti che l'Azienda potrà assumere nell'ambito dell'autonomia gestionale concessale, sia mediante rimborsi e contributi statali previsti e concordati in base al riconoscimento che assicura alla SNCF le medesime condizioni di base dei modi di trasporto concorrenti. Esponiamo di seguito gli aspetti principali della riforma attuata.

1) Tra il Ministro dei Trasporti, rappresentante lo Stato e la SNCF potranno essere stipulati contratti pluriennali al fine di: garantire un permanente equilibrio del bilancio; realizzare altri obiettivi di gestione tecnica, commerciale e finanziaria che le parti converranno di fissare; definire i mezzi che ciascuna di esse potrà utilizzare per consentirne la realizzazione.

2) Il bilancio annuale d'esercizio della SNCF dovrà essere accompagnato da un quadro di ripartizione delle entrate e delle spese fra le grandi categorie d'attività della Azienda, le quali sono: servizi viaggiatori rapidi ed espressi; servizi viaggiatori locali; servizi stradali sostitutivi; servizi di banlieue; trasporto merci in treni o carri completi; trasporto merci a collettame. Il bilancio d'esercizio non dovrà manifestare alcuna insufficienza delle entrate rispetto alle spese. A tal fine senza che intervenga la approvazione di una autorità superiore, l'Azienda sarà libera di prendere, se lo riterrà opportuno:

— provvedimenti atti a ridurre gli oneri aziendali, quali, in particolare: la trasformazione di sistemi d'esercizio, la limitazione o soppressione di servizi non remunerativi, il ridimensionamento dell'organico del personale;

— provvedimenti tariffari atti a conseguire una migliore remunerazione delle attività esercitate, senza però che ciò degeneri in abuso. Tra il 1970 e il 1973 il pareggio dei bilanci annuali d'esercizio potrà essere raggiunto, eventualmente, mediante sovvenzioni forfettarie statali da stabilire preventivamente e non revisionabili (tranne che per il '70). A partire dal 1974 i bilanci annuali dovranno essere in pareggio senza il concorso di sovvenzioni statali.

3) Le tariffe dovranno essere stabilite dalla SNCF in modo da coprire i costi marginali del servizio e dovranno inoltre essere tali da garantire l'equilibrio di bilancio separatamente per ciascuna delle grandi categorie d'attività innanzi indicate. Tale principio, implica, fra l'altro, che un servizio deficitario di una determinata categoria non potrà essere sostenuto con gli utili realizzati in attività appartenenti ad una diversa categoria. Le tariffe dovranno essere comprese tra un limite massimo ed uno minimo (tariffe a forcella), approvate dal Ministero dei Trasporti. Saranno ammesse deroghe attraverso contratti speciali al di fuori dei limiti delle forcelle, purché vi sia una adeguata pubblicità.

4) la SNCF sosterrà i costi della propria infrastruttura in base a principi equivalenti a quelli adottati per gli altri modi di trasporto e riceverà perciò dallo Stato un contributo forfettario per i settori ed i servizi per i quali gli altri modi di trasporto non sostengono tutte le spese di infrastruttura. Con lo studio Laval del 1969-70 è stato infatti dimostrato che, attualmente, sia i trasporti stradali (per effetto dell'imposta sull'uso dell'infrastruttura), sia i trasporti idroviari pagano imposte tali da coprire il costo marginale sociale delle loro infrastrutture. Il contributo statale alla SNCF verrà quindi calcolato in modo da compensare l'eccedenza dei costi totali d'infrastruttura attribuibili al traffico merci sui relativi costi marginali sociali.

5) La SNCF riceverà dallo Stato un contributo pari alla metà delle spese relative ai passaggi a livello pubblici.

6) L'imposizione alla SNCF di effettuare o continuare servizi o prestazioni non conformi ai suoi interessi commerciali, come pure l'obbligo di creare o mantenere mezzi eccedenti le necessità commerciali o aziendali di servizio, daranno luogo al versamento a suo favore, da parte dello Stato, delle somme occorrenti a coprirne i relativi oneri.

7) Se per legge verrà fatto obbligo all'Azienda di trasportare gratuitamente o a tariffa ridotta determinate categorie di persone o cose lo Stato dovrà assumersi gli oneri finanziari che detto obbligo comporta.

8) Anche per quanto riguarda il pagamento delle pensioni al personale in quiescenza, la SNCF riceverà dallo Stato un contributo pari alla differenza tra gli effettivi oneri gravanti sull'Azienda come tale e quelli che invece graverebbero sulla stessa qualora fosse assoggettata al sistema di previdenza generale.

Rilevato che i principi sopra esposti sono conformi agli indirizzi della CEE, l'A. viene a parlare della ristrutturazione dell'Azienda che (anche tenendo conto di precedenti esperienze di decentramento) è stata attuata mediante la creazione di nuove Regioni ferroviarie « di minori dimensioni e il più possibile corrispondenti geograficamente alle Regioni amministrative, il che si tradurrà anche a vantaggio dei rapporti generali tra l'Azienda ferroviaria e gli Enti citati ». La nuova organizzazione prevede la creazione di 25 nuove Regioni comprendenti ciascuna 6 Divisioni dell'esercizio ed una preposta ai Servizi amministrativi comuni.

Per il coordinamento della circolazione dei treni sulle linee fondamentali, continueranno ad esistere organi intermedi (di collegamento) tra la Direzione Generale e le Regioni: « le Reti » cinque in tutto, e ciascuna corrispondente alle grandi direttrici di traffico diramantisi da Parigi.

Aspetto importante della riforma è il distacco della funzione commerciale dall'attività del movimento: la prima diventa del tutto autonoma, mentre la seconda viene ad incorporarsi nell'attività di trazione. «Per quanto sopra — scrive l'A. — le nuove Regioni comprenderanno quindi: una Divisione Commerciale, una Divisione del Materiale Rotabile, una Divisione Trasporti (Movimento e Trazione), una Divisione Impianti (Via e Impianti elettrici), una Divisione del Personale e degli Affari sanitari e sociali, una Divisione Controllo di gestione e contabilità nonché una Unità addetta ai servizi amministrativi comuni. Una terza rilevante caratteristica funzionale del nuovo ordinamento è quella della riunione, in seno alla Divisione Impianti di ciascuna Regione, dei vari uffici periferici preposti alla programmazione ed allo studio di nuovi impianti qualunque ne sia il genere (stazioni e fabbricati di servizio, impianti elettrici, impianti della trazione, eccetera). Passando dalla periferia al centro, nell'ambito della Direzione Generale è stata istituita la nuova Direzione Trasporti, risultante dalla fusione della Direzione Movimento con una parte della Direzione Materiale e Trazione, la quale ultima — notevolmente ridotta — assumerà la denominazione di Direzione del Materiale. La nuova organizzazione delle altre Direzioni Centrali, il cui numero resta invariato, verrà definita compiutamente sulla base delle risultanze della prima fase della riforma; ad eccezione della Direzione Commerciale, già definitivamente riorganizzata per utilizzare subito la libertà d'azione concessa alla SNCF e porre in atto una vasta azione commerciale, nel contesto della quale agirà anche il SERNAM (Service National des Messageries), un nuovo organismo che, pur essendo parte integrante dell'Azienda, dispone di larga autonomia di gestione con l'impegno di riequilibrare entro il 1974 il servizio dei trasporti merci a collettame, da anni in regresso.

Delineando così le nuove strutture della SNCF, l'A. si sofferma sul programma di ammodernamento e potenziamento della rete per il quinquennio 1971-75 e accenna infine, sinteticamente, a realizzazioni e progetti di particolare interesse (i turbotreni; la linea per altissime velocità Parigi-Lione; i nuovi treni a marcia automatica per la banlieue parigina).

Obiettivo: il pareggio del bilancio. Allo Stato gli oneri per servizi non conformi agli interessi commerciali della Azienda.

Convoglio di nuovo materiale rotabile sul viadotto di Seiano. A sinistra, un nuovo elettrotreno delle SFSM

TUTTA NUOVA LA CIRCUMVESUVIANA

LA POPOLARE Circumvesuviana, che da circa ottant'anni è al servizio delle popolazioni campane, sta subendo un processo di trasformazione che le conferirà l'aspetto di moderna metropolitana regionale. Negli anni sessanta, infatti, appositi provvedimenti legislativi consentirono alle SFSM (Società per le Strade Ferrate Secondarie Meridionali) di realizzare un nuovo tracciato a doppio binario sul tronco Barra-Torre Annunziata e di avviare, dal 1.5.1968, un vasto piano d'ammodernamento della rete, che comprende 144 km. di linee e si estende, lungo il golfo, da Napoli a Sorrento e nella zona nord del Vesuvio, spingendosi fino a Sarno e Baiano.
Le opere realizzate tra il 1966 ed il 1969 tra Barra e Torre Annunziata, completando il raddoppio del binario sull'intera tratta Napoli-Torre Annunziata, consentono una riduzione delle percorrenze sulle linee Napoli-Sorrento e Napoli-Sarno e l'organizzazione di un servizio metropolitano per il collegamento delle popolose zone costiere col capoluogo, grazie anche all'immissione in servizio di nuovo materiale rotabile.
La realizzazione del raddoppio, che interessa circa 8 km di linea, ha comportato la costruzione di circa 1,5 km. di gallerie naturali ed artificiali nonché di numerosi ponti e cavalcavia, con superamento di notevoli difficoltà derivanti dalle caratteristiche del tracciato, che attraversa il centro di comuni densamente popolati, caratterizzati da una notevole concentrazione di fabbricati.
Il piano d'ammodernamento, che ha subito successivi ampliamenti rispetto all'impostazione d'origine, prevede investimenti per L. 33,7 miliardi ed è ormai in avanzata fase esecutiva. Esso comprende la sostituzione completa del materiale rotabile e sostanziali interventi nei settori dell'armamento e degli impianti elettrici, segnalamento e blocco.
Tra le opere già ultimate meritano un cenno particolare la nuova galleria di Napoli e la fermata di collegamento con la stazione delle Ferrovie dello Stato, attrezzata con traslatori pedonali. E' questo un interessante esempio d'integrazione della Circumvesuviana con altro sistema ferroviario, nel quadro del coordinamento dei trasporti comprensoriali.
Un'altra importante realizzazione, connessa all'entrata in servizio del nuovo materiale rotabile, è la sopraelevazione dei marciapiedi delle stazioni che, riducendo a 15 cm. il dislivello tra le soglie delle porte d'accesso ai treni ed i marciapiedi stessi, consentirà una riduzione dei tempi necessari per la salita e la discesa dei viaggiatori e quindi un aumento della velocità commerciale dei treni.
Tra le opere in corso di realizzazione assumono un particolare rilievo il rinnovo delle sottostazioni, l'impianto del blocco automatico a correnti codificate, con ripetizione continua dei segnali in macchina su tutte le linee e l'installazione di apparati centrali elettrici ad itinerari in 46 stazioni, che potranno essere telecomandate e telecontrollate da un posto di dirigenza centrale operativa con sede a Napoli, nella nuova stazione di Corso Garibaldi.
Al momento sono state rinnovate 8 sottostazioni su 17 con impiego di moderni raddrizzatori al silicio, e sono stati installati 34 ACEI in altrettante stazioni. La ripetizione segnali, di tipo simile a quello in uso sulle FS, è già in funzione sulla Napoli-Sorrento. La nuova stazione di Napoli, realizzata al momento per il 20 per cento circa, verrà completata ed attivata nel 1974.
L'armamento è stato rinnovato su tutte le linee con impiego di rotaie nuove da 36 kg/ml in campate da 36 metri su 50 appoggi e giunti sfalsati.
Il parco del nuovo materiale rotabile, attualmente in corso di consegna da parte dell'Industria, comprende 70 elettrotreni articolati a tre casse su quattro carrelli. Dotati di aggancio completamente automatico, possono essere accoppiati in multiplo in numero massimo di tre, realizzando convogli della lunghezza di 120 m, la massima consentita dalle caratteristiche delle stazioni, pesano 50 tonnellate e possono viaggiare ad una velocità massima di 90km/h. I nuovi elettrotreni, destinati a sostituire integralmente il vecchio materiale rotabile ed a costituire quindi un parco completamente nuovo ed omogeneo, senza problemi di promiscuità con altri mezzi, presentano interessanti innovazioni.
Dotati di due carrelli portanti alle estremità e di due carrelli motori, ubicati in corrispondenza degli snodi intermedi, essi sono equipaggiati con due motori da 350 kW continuativi ciascuno sistemati sotto la cassa. Questa sistemazione ha permesso di impiegare, grazie alla maggiore disponibilità di spazio, motori più grandi e quindi più potenti di quelli che si sarebbero potuti sistemare sui carrelli, con scartamento di 950 mm. Sono stati così impiegati solo 2 motori, con

risparmio di peso e semplificazione dell'impianto elettrico. Inoltre la riduzione dei pesi non sospesi e dell'inerzia dei carrelli motori ha migliorato la marcia sia in rettilineo che in curva.
Gli elettrotreni sono dotati di un sistema di comando e regolazione a « shunt chopper » che costituisce un'altra interessante novità. Esso rende continua e graduale la variazione di resistenza fra un gradino e l'altro del reostato durante l'avviamento, che viene effettuato a corrente costante e risulta quindi particolarmente dolce, con miglioramento del comfort di marcia e riduzione delle sollecitazioni degli organi di trasmissione del moto.
Gli arresti ordinari si realizzano con la frenatura elettrodinamica fino alle basse velocità (circa 10 km/h) e quindi con quella ad aria da 10 km/h a zero. Quest'ultima agisce su dischi. La frenatura d'emergenza si realizza con la massima frenatura elettrodinamica incrementata da una opportuna aliquota di quella pneumatica e con la sabbiatura del binario. Nella costruzione delle casse è stato fatto largo uso di leghe leggere e materiali plastici.
Al telaio di ciascun veicolo è rigidamente collegato un pavimento monoblocco in plastica con struttura a sandwich che contribuisce alla resistenza della cassa realizzando nel contempo, un risparmio di peso rispetto ai pavimenti tradizionali. Anche le cabine d'estremità sono state realizzate in resina in un unico blocco comprendente la testata ed una porzione delle pareti laterali, dell'imperiale e del pavimento. La superficie esterna è protetta da uno strato di gel-coat in resina poliestere incorporante il pigmento rosso. Grazie ai materiali adottati, pertanto, tutta la superficie esterna del treno, ad eccezione dei longheroni, non necessiterà di verniciatura.
L'arredamento interno, di tipo moderno, è realizzato con pannelli di laminato plastico e comodi sedili imbottiti con eliminazione pressoché totale di materiali richiedenti la verniciatura. I nuovi elettrotreni, congiuntamente alle moderne attrezzature di segnalamento e blocco, consentiranno di ridurre in misura notevole le percorrenze che, ad esempio, per la Napoli-Sorrento passeranno per i treni direttissimi da 62-65 a 40 minuti circa. Ciò darà, tra l'altro, un contributo non trascurabile alle attività turistiche di località di rinomanza mondiale, come Pompei e la penisola sorrentina.

Renzo MARINI

FLASH
Notizie in breve

DA MILLE a diecimila lire di multa dovranno pagare i trasgressori al divieto di fumare che prenderanno posto nelle carrozze riservate ai non fumatori. Tutto questo se il decreto legge già approvato dal Senato non subirà modifiche nel corso dell'esame al quale sarà sottoposto quanto prima dall'altro ramo del Parlamento.
Il decreto prescrive l'obbligo da parte delle imprese di trasporto di esporre in modo ben visibile gli avvisi riportanti il divieto di fumare unitamente alla sanzione comminata ai trasgressori.
Quarola il decreto venisse approvato nella attuale stesura sarà necessario un notevole impegno, soprattutto per quanto riguarda la composizione dei convogli e la prenotazione dei posti.

RINNOVATI a Palermo Centrale gli apparati centrali mediante l'impianto di un nuovo complesso a comando di itinerari (A.C.E.I.) del tipo a pulsanti. La costruzione seguirà la sistemazione, in corso di avanzata realizzazione, della stazione. Saranno prolungati i marciapiedi e le pensiline, in modo da poter ospitare treni aventi una composizione maggiore e ridurre il disagio dei viaggiatori. I binari del piazzale verranno portati da otto a dieci in modo da consentire una maggiore celerità nella manovra e il piazzamento dei treni. L'installazione dell'ACEI è stato previsto nel programma di utilizzazione dei 400 miliardi stanziati per il piano di interventi straordinari. E' stato calcolato che i nuovi impianti oltre a vantaggi tecnici consentiranno economie di esercizio valutate intorno ai cinquanta milioni annui.
Sempre nella zona di Palermo entreranno in funzione entro la prossima estate una circonvallazione ferroviaria e il nuovo scalo di Notarbartolo. Mentre la circonvallazione consentirà la eliminazione di cinque passaggi a livello dalle vie più frequentate della città, la stazione di Notarbartolo sostituendosi a quella ormai superata di Palermo Lolli contribuirà notevolmente alla soluzione dei problemi di circolazione nella zona di Palermo. Il magazzino merci della nuova stazione verrà a trovarsi, una volta ultimato, al di sotto del livello stradale per cui è stato deciso di ricavare sul tetto una area di parcheggio di circa undicimila metri quadrati.

IN AUMENTO il traffico ferroviario secondo i primi dati forniti dall'ISTAT, riguardanti il traffico merci e viaggiatori nel 1972 sulla nostra Rete. Con 54 milioni 800 mila tonnellate di merci trasportate si è avuto un incremento dello 0,9 per cento in confronto al 1971, mentre si è registrata una leggera flessione nel rapporto tonnellate chilometro, diminuito dello 0,2 per cento, essendo passate dal 17.226 milioni del 1971 a 17.187 dello scorso anno.
Per quanto riguarda il traffico viaggiatori l'incremento si è verificato sia nel numero dei viaggiatori trasportati e più ancora in quello viaggiatori-chilometro. Hanno viaggiato sulla nostra rete 339 milioni 300 mila utenti, l'1,9 per cento in più rispetto l'anno precedente; i viaggiatori-chilometro sono stati, sempre nel 1972, 35 miliardi 226 milioni, il 4,1 per cento in più rispetto al 1971.

APPARATO A.C.E.I. anche nella stazione di Cecina, l'importante nodo della linea Grosseto-Livorno. L'apparato, realizzato da una società di Bologna e messo in opera dai tecnici dell'Ufficio I.E. di Firenze, consentirà notevoli economie di esercizio. Ad esso sono stati collegati i passaggi a livello in precedenza manovrati manualmente garantendo in tal modo un elevato margine di sicurezza.

UN'INDAGINE di mercato è stata esperita dalle FS e dalle Ferrovie francesi sulla relazione Roma-Parigi, servita dal « Palatino » e dal « Rome-express ». Il sondaggio di opinioni presso i viaggiatori si è svolto in un arco di tempo compreso fra il 3 agosto 1971 e il 20 aprile 1972 ed è stato suddiviso in sette periodi. Questionari raccolti: 5.740 per il « Palatino » e 2.859 per il « Rome-express ».
Ecco i risultati più interessanti dell'indagine.
Oltre il 41% di coloro che viaggiano sul primo dei due treni si recano a Parigi o a Roma per turismo. Il 22,22% usa il « Palatino » per affari o per lavoro; il 21,34% per motivi privati; l'8,73% per ragioni di studio. Seguono con percentuali nettamente inferiori altre motivazioni.
Ugualmente il turismo è in testa nelle motivazioni di viaggio con il « Rome-express »: percentuale, 40 e 96. Al secondo e terzo posto figurano rispettivamente motivi personali (21,89%) e affari o ragioni di lavoro (18,96%).
E' emersa, tra l'altro, una netta maggioranza dei viaggiatori italiani su quelli francesi. I nostri sono 1,5 volte più numerosi. La struttura della clientela ferroviaria sull'itinerario Roma-Parigi è caratterizzata da una prevalenza di impiegati (31%), studenti e insegnanti (24%), liberi professionisti (12 per cento) e casalinghe (11%).
La ripartizione per età vede ai primi due posti rispettivamente i viaggiatori dai 21 ai 30 anni (27%) e dai 31 ai 40 (20%). Quanto al sesso, il numero degli uomini non è di molto superiore a quello delle donne: 56% contro 44%.

LA CIRCONVALLAZIONE ferroviaria di Trieste si avvia al completamento. L'importante arteria di comunicazione tra il Porto Nuovo e la linea ferroviaria per Venezia potrà entrare in esercizio, secondo le previsioni, entro il 1975, quando sarà completato l'ultimo lotto di 1.403 metri, recentemente appaltato.
La potenzialità di lavoro degli impianti ferroviari di Trieste verrà così ad essere notevolmente aumentata, tanto da assorbire senza difficoltà l'intensa attività portuale.

Nella foto sotto, il porto di Trieste.

Viaggio in Germania

DUSSELDORF ALL'INSEGNA DELLA RUOTA

C'è quella morbida e silenziosa dei tram, quella di un elegante gioco da ragazzi e quella del gigantesco orologio che domina la città.

DUSSELDORF, ottobre

IN PERFETTO orario l'Italia Express ci ha portato qui da Roma Termini (un centinaio di colleghi e familiari) per partecipare all'8° Congresso Europeo dell'Amicizia dei Capi Stazione.

Usciti dalla « Haupt-Bahnhof » (stazione centrale) sulla vasta piazza antistante inondata da un insolito sole, che forse abbiamo portato segretamente in bagagliaio dall'Italia, ciò, che vedo mi riporta di colpo cinquant'anni a ritroso nel tempo quando, ragazzo, guardavo in piazza Termini a Roma i tram elettrici della Società Romana Tramways Omnibus che andavano su e giù sulle rotaie lucenti, scampanellando e sbandierando le policrome pubblicità di quel tale dentifricio o di una certa birra.

Numerosi tram elettrici vanno e vengono in tutte le direzioni mentre altri in attesa della partenza sostano sotto le pensiline di un grande capo-linea presenziato da un funzionario in divisa impeccabile.

Mi rincresce di trovarmi qui per tutt'altro motivo, altrimenti avrei dedicato un « servizio speciale » con interviste, dati tecnici ed economici, a questo insospettato « rilancio » del tram elettrico.

Tuttavia, da autentico « patito » della rotaia quale io sono, ho voluto almeno carpire il segreto della silenziosità di questi tram dell'era spaziale.

Purtroppo non conosco il tedesco ma mi viene in aiuto la gentile signora Gertrud Richter, nostra preziosa interprete e collega delle « D.B. », che traduce le mie precise domande ad un cortese impiegato della « Rheinische Bahngesellschaft» (Società Ferrovie e Tramvie della Renania »).

Ed ecco il segreto: tra il cerchione con bordino e il corpo centrale della ruota è inserito un anello in gomma speciale a settori che assorbe fino all'80 per cento delle vibrazioni rendendo pressoché silenziosa la marcia del veicolo, an-

A destra, l'orologio che domina la città dall'alto di un grattacielo. Sotto, due ragazzi fanno la « ruota ».

Ma che tram, perdiana, signori miei! Sono lunghi, larghi e spaziosi come treni, comodi, verniciati in giallo-avorio e cromati come le « Mercedes » delle spose nostrane, « assolutamente » silenziosi.

In tutte le « allee » « strasse », « platz » e « ring » corre il doppio binario delle « strassenbhanen » (la tramvia). I convogli sono costituiti generalmente da un elemento articolato (motrice a due casse su tre carrelli) che rimorchia una carrozza pure a carrelli e di lungo passo, con una larghissima offerta di posti.

Credo di avere ancora nei polmoni una buona parte dell'ossido di carbonio ingerito la settimana scorsa a Roma durante uno dei frequenti imbottigliamenti del traffico in cui mi sono trovato intrappolato. La vista di quei tram lindi e silenziosi, che non consumano ossigeno, mi apre un barlume di speranza sulla abolizione anche in casa nostra degli scomodissimi, maleodoranti ed anti economici autobus. Non posso trattenermi dal pensare con una certa amarezza quanta differenza passa tra le chiacchiere ed i fatti, in tema di lotta all'inquinamento atmosferico. Indubbiamente, qui si fanno le cose sul serio

che sugli scambi ed attraversamenti.

Chiudo l'argomento citando alcune curiosità ed innovazioni in uso presso questa grande azienda tramviaria che serve una città di 900 mila abitanti: non c'è bigliettaio in vettura, i biglietti si acquistano a terra presso il Capo-linea o sono rilasciati dallo stesso conducente con macchinetta automatica a nastro continuo. I gruppi di quattro persone fruiscono di una tariffa ridotta e le persone dai sessant'anni in su viaggiano gratis. In alcune vetture c'è un compartimento riservato alle mamme con bebé in carrozzina.

La vocazione per la ruota (anche a prescindere da quella silenziosa dei tram elettrici) sembra essere congenita negli abitanti di questa ricca città renana.

Durante un giro turistico della città, mentre i nostri pulmann sostano nella bella Marktplatz davanti al sontuoso seicentesco palazzo municipale, alcuni simpatici ragazzi fanno « la ruota ». E' un elegante esercizio ginnico consistente in una

serie di capriole laterali precedute da un forte slancio, utilizzando braccia e gambe come i raggi di una ruota. In breve la grande piazza si riempie di tante variopinte ruote umane che girano intorno, dando luogo ad un raro e suggestivo spettacolo.

Questa esibizione, che diverte molto i turisti, ricorda in un certo senso quella degli « scugnizzi » napoletani che si tuffavano in mare per pescare con la bocca le monetine che venivano lanciate da bordo delle navi in porto.

Ma, a differenza di quelli, questi ragazzi ben vestiti e sorridenti appartengono a buone famiglie ed accettano con grande dignità e secondo una antica consuetudine, una monetina da pochi « pfennig ».

Ogni anno, nel mese di agosto, viene bandito un concorso tra i giovani « ruotisti » della città. Il vincitore riceve dalle mani del « Burgermaster » un libretto-premio presso la locale cassa di risparmio.

L'origine di questo sport si perde tra la leggenda e l'aneddotica. Ci raccontano che nel XII secolo, il giorno delle nozze del principe elettore del Palatinato Johan Wilhelm von Pfalz-Neuburg, durante il corteo nuziale, tra lo scampanio delle chiese ed il tuonare dei cannoni, improvvisamente si ruppe una ruota della carrozza principesca. Un robusto ragazzo, fattosi largo tra la folla, afferra con una mano il mozzo ed aiutandosi con l'altra mano e le gambe salva la situazione. All'arrivo, il principe si compiace col ragazzo e lo nomina duca.

Questa città (e, penso, anche molte altre della odierna Germania) offre un tipico esempio di pacifica convivenza tra « vecchio » e « nuovo », un'equilibrata integrazione tra il culto dei passati splendori di una grande Nazione, il rispetto per i monumenti e le tradizioni, e la grande indiscussa volontà e capacità di realizzare un autentico progresso urbanistico, tecnologico e sociale.

Abbiamo ammirato nella città vecchia le antiche chiese gotiche e il primo ufficio postale del 1600, abbiamo bevuto la squisita « Alt-Bier », vecchia di 10 anni, sui tavoli tarlati delle vetuste birrerie semi nascoste nelle stradine e piazzette annerite dalle brume del vicino porto fluviale sul Reno.

Ci siamo un po' commossi dinanzi alla modesta casa dove nacque Heine in Marktstrasse e a quella rossa, circondata da un tranquillo giardinetto, dove soggiornava il grande Goethe nelle sue scorribande amorose in Renania.

Nella città nuova, costruita ove erano montagne di macerie dei massicci bombardamenti aerei, abbiamo percorso rapidamente magnifici viali alberati lunghi chilometri e larghe strade eleganti dai nomi prestigiosi.

Come non ricordare i grattacieli delle grandi Corporazioni dell'acciaio, la Nuova Fiera, i grandi magazzini Karlstadt e Kaufhof scintillanti di luci e di cristalli? E infine il gigantesco orologio di nove metri di diametro, rotante, al sommo di un palazzo e visibile da ogni punto della città, del ponte a catenaria sul Reno « Theodor Heuss » che ricorda quello di Manhattan a New-York.

Domenico LOFFREDO

BINARI NEL MONDO

Crizzonti 1980: Il Tunnel sotto la Manica

E' stata firmata recentemente a Londra e a Parigi la « Convenzione n. 11 » per la costruzione del tunnel ferroviario sotto la Manica: segnando così un momento decisivo nella realizzazione del progetto.

In effettti, pur non essendo questa convenzione l'atto definitivo, la sua firma significa che gli studi economici e tecnici sono così sufficientemente avanzati da dimostrare che il tunnel è non solo realizzabile ma redditizio.

Le tappe successive possono essere così sintetizzate:

— 1ª fase (entro il luglio 1973), attualmente in corso, ha come obiettivo la messa a punto definitiva del progetto e dovrà concludersi con la firma della convenzione dei Parlamenti dei due Paesi;

— 2ª fase (agosto '73-febbraio '75) inizio dei lavori veri e propri, finanziati per il 30% da capitali privati e per il 70% da prestiti garantiti dagli Stati interessati;

3ª fase (febbraio 1975-1980) dovrà segnare la fine dei lavori anche per la parte concernente le installazioni terminali ed il raccordi stradali e ferroviari.

Il costo totale dell'opera si aggirerà sui 6 miliardi di franchi. Le caratteristiche essenziali dell'opera sono: 52 km. di lunghezza (di cui 36 sotto il mare). Il tunnel sarà costituito da due gallerie principali parallele del diametro di 6,85 m. e con distanza di 30 m., più una galleria di servizio di 4,5 m. di diametro. Le tre gallerie saranno comunicanti ogni 250 m. La profondità massima sarà di 108 m. sotto il livello 0, l'altezza minima delle acque al disopra del tunnel sarà di 30 m. circa. Il profilo altimetrico non prevede salite a forte pendenza (10 per mille, massima), il tracciato è stato studiato dai geologi in modo da seguire il più possibile una zona dove il crinale sottomarino è particolarmente omogeneo ed impermeabile; i raggi delle curve non saranno inferiori di 4 mila metri, permettendo così una velocità di base di 200 km/h.

GERMANIA

19 mila chilometri
in un mese per ferrovia

Diciannovemila chilometri in ferrovia in 4 settimane e con una spesa di 235 marchi (poco più di 42mila lire): il record stabilito da un giovane studente tedesco di 18 anni Rolf Heitkarp, grazie alle condizioni eccezionali accordate ai giovani nel quadro dell'iniziativa « Inter Rail 72 ». Beneficiando della mezza tariffa nel suo paese di origine e della gratuità all'estero, l'Heitkamp ha girato in così breve tempo tutta l'Europa, da Madrid alla Scandinavia e da Roma all'Inghilterra.

Il record del giovane sarà certo difficile da battere: 30 minuti prima della scadenza del biglietto (valevole un mese) Rolf era ancora su un treno.

STATI UNITI

« Il Bart » treno
superpendolare prende il via

Dopo oltre 15 anni di progettazione e di lavori, e con una spesa di un miliardo e quattrocento milioni di dollari, a San Francisco il « treno locale superveloce », costruito in base ai più avanzati criteri del settore, è entrato finalmente in servizio.

Il nuovo « supertreno locale » si chiama « Bart » dalle iniziali di « Bay Rapid Transit » e lungo un percorso di 45 chilometri coperto in appena 35 minuti collega Oakland e Premont. Ai capi opposti della Baia di S. Francisco, altri 120 chilometri di rete ferroviaria del « Bart » dovrebbero essere aperti al traffico al massimo entro la metà dell'anno, collegando tra loro oltre a San Francisco ed Oakland anche Berkley, Richmond ed altri sei grandi centri suburbani. Tutte le carrozze del « Bart » hanno l'aria condizionata, i pavimenti ricoperti da moquette, grandi finestre panoramiche, sedili imbottiti e confortevoli come quelli degli aerei o dei grandi treni di lusso, il biglietto costa un minimo di trenta centesimi (180 lire circa) ed un massimo di un dollaro e 25 centesimi (circa 725 lire). La rete del Bart, una volta completata avrà la forma di un'enorme « X » con Oakland nel punto di intersezione. Una galleria sottomarina lunga oltre cinque chilometri (tra Oakland e S. Francisco) sarà, come si è detto, aperta al traffico la prossima estate: convogli, scambi, stazioni, cancelli, vendita dei biglietti sono tutti affidati ad impianti automatizzati, in gran parte collegati ad una batteria di calcolatori elettronici. Gli stessi computer controllano di continuo anche le condizioni meccaniche dei treni in servizio, ordinando eventualmente riparazioni, perfino a bordo dei convogli; i comandi si muovono da soli, azionati a distanza dagli elaboratori elettronici della stazione centrale, ed alcuni esperti macchinisti si tengono pronti ad intervenire solamente in caso di emergenza.

Affinché l'impresa non si risolva in un disastroso passivo (il Bart è stato finanziato con contributi fiscali degli abitanti di S. Francisco e dintorni) saranno necessari duecentomila passeggeri al giorno, cifra raggiungibile se almeno l'11 per cento di coloro che si servono dell'automobile per compiere lo stesso percorso verranno attratti dal treno superveloce, supermoderno e supercomodo. « E' una scommessa da un miliardo e mezzo di dollari — ha detto un portavoce — una scommessa alla quale guarda tutto il mondo e che noi vinceremo, dimostrando come sia possibile ottenere un equilibrio nell'uso dei mezzi di trasporto privati e pubblici nella quarta città più popolosa degli Stati Uniti ». In realtà, per sapere se il tentativo può dare davvero i risultati voluti, occorreranno almeno due o tre anni di attività e di bilanci.

Frattanto altre iniziative sono in corso per realizzare treni cosiddetti « avveniristici ».

Un treno superveloce a cuscino d'aria, capace di viaggiare ad una velocità massima di 640 chilometri orari, per il 1986 potrebbe collegare New York sia Washington che a Boston con viaggi di appena 50 minuti, cioè dieci minuti meno del tempo oggi necessario ad un bireattore in normale servizio di linea per effettuare gli stessi scali. Già nel 1976, cioè entro tre o quattro anni, le tre grandi città nordatlantiche americane potrebbero essere collegate tra loro da treni due volte più veloci di quelli attuali. Per realizzare il rivoluzionario progetto, due senatori, Vance Hartke e Lowell Weicker, hanno già annunciato che non appena il congresso tornerà a riunirsi, essi presenteranno una legge rivolta ad ottenere un primo stanziamento di 625 milioni di dollari e precisi vincoli su un investimento complessivo di cinque miliardi e mezzo di dollari da utilizzare a lungo termine.

Infine a Pueblo (Colorado), il Ministero dei Trasporti sta già sperimentando un treno a cuscino d'aria, che azionato da un motore elettrico, si muove lungo una « guida » centrale piuttosto alta e spessa.

Lo strato d'aria si forma tra la guida e la parte inferiore del treno, evitando l'attrito tra ruote e binari. Nell'insieme il veicolo e la guida come struttura, si ispirano alla monorotaia, ma vi è in più la fondamentale differenza del cuscino d'aria.

E' di pochi giorni la notizia che intanto, al centro californiano di ricerche « Stanford », sempre su commissione del Ministero dei Trasporti, un gruppo di studiosi è riuscito a far sollevare per la prima volta un veicolo di tipo ferroviario grazie alla « levitazione magnetica », creando cioè tra la guida e la base del mezzo di trasporto campi magnetici talmente forti e contrari che il veicolo può muoversi « levitando », fluttuando cioè sulla guida senza mai toccarla eccetto che al momento di partenza e di arrivo.

EDUC

Secondo un corsivista di sinistra, le buone maniere "sono una liturgia della proprietà". Per Confucio: "Dove c'è l'educazione, non c'è distinzione di classe"

LA CONTESTAZIONE se l'è presa anche con le buone maniere, con l'etichetta, con i modi compiti, la buona creanza.

Mario Melloni, lo spiritoso corsivista di sinistra che si firma Fortebraccio, uno dei più autorevoli interpreti della contestazione, ha scritto: « *Le buone maniere (da non confondersi con la buona educazione) sono una liturgia della proprietà. Le ha inventate la società proprietaria, che con le "buone maniere" si distingue e si difende. Il contrario delle "buone maniere", cioè la rozzezza, la sguaiataggine, la trivialità vengono sempre attribuite ai poveri: di un banchiere sboccato e sgarbato non si dirà mai che ha modi da banchiere, ma che si comporta come un facchino e ha modi da carrettiere. Perché si dice villano e cafone e non si dice, a chi manca di buone maniere, agrario o consigliere delegato?* ».

E Fortebraccio, dopo essersi rallegrato che le buone maniere, dice lui, stiano scomparendo, forse ripensandoci sopra, rettifica la sua opinione soggiungendo: « *Certo che le buone maniere sono piacevoli, ma non è una buona ragione, questa, per ignorarne l'origine e giustificarne la funzione di difesa dell'ordine costituito* ».

Ma sentiamo anche il parere di un conservatore, quello del principe Giuseppe Tomasi di Lampedusa, il quale nel suo celebre libro « Il Gattopardo » descrive così la « scoperta » delle buone maniere fatta da don Calogero Sedara, un astuto, intelligente paesano, che dal nulla, con abili e discutibili maneggi, è salito alla grande ricchezza: « *Sedara si accorse che buona parte di questo fascino esercitato dagli appartenenti alle classi superiori scaturiva dalle buone maniere e si rese conto di quanto un uomo beneducato sia piacevole* (notate, è lo stesso vocabolo usato da Fortebraccio: piacevole), *perché in fondo non è altro che qualcheduno che elimina le manifestazioni sempre sgradevoli di tanta parte della condizione umana e che esercita una specie di profittevole altruismo. Lentamente don Calogero capiva che un pasto in comune non deve di necessità essere un uragano di rumori masticatori e di macchie di unto; che una conversazione può benissimo non rassomigliare a una lite fra cani; che dare la precedenza a una donna è segno di forza e non, come aveva creduto, di debolezza; che da un interlocutore si può ottenere di più se gli si dice: "non mi sono spiegato bene" anziché "non hai capito un corno"; e che adoperando simili accorgimenti, cibi, argomenti, donne, ed interlocutori vengono a guadagnarci* ».

E' evidente che, mentre Fortebraccio distingue nettamente le buone maniere dalla buona educazione, per il principe di Lampedusa le buone maniere sono, come dire, una conseguenza della buona educazione, un complemento.

In realtà si può essere educati nel migliore dei modi e nello stesso tempo ignorare le regole dell'etichetta, poiché l'educazione dei sentimenti è una disciplina di natura interiore, del cuore e dell'intelletto, mentre il rispetto delle forme fa parte del mondo esteriore. Rispettare il prossimo, vivere in maniera morale, essere soccorrevoli, praticare ogni giorno quella faticosa virtù che si chiama « carità », intesa soprattutto nel suo senso spirituale: queste sono le qualità più chiare di una persona beneducata.

Non per nulla il grande Confucio diceva: « *Dove c'è l'educazione, non c'è distinzione di classe* ». E anche tra i primi cristiani, i quali appunto erano beneducati interiormente, non c'erano distinzioni di classe, tanto che alcune comunità erano giunte addirittura alla divisione collettiva dei beni personali.

Sì, si può conoscere a menadito il codice della buona creanza ed essere assolutamente ineducati. Ecco come Alessandro Manzoni, con quella sua limpida e rapida ironia pone in ridicolo l'eccesso dei bei modi: « *Molte cose si possono fare* scrive nei Promessi Sposi *senza offendere le regole della buona creanza: fino sbudellarsi* ». Ma senza andare tanto lontano, quante volte vi sarà capitato di essere accolti con mille sorrisi e mille complimenti da persone infide e maldicenti, da bottegai trappolieri, pronti a rifilarvi merce scadente o a maggiorare il prezzo se nel loro giudizio apparivate distratti o bonaccioni! Ancora: avrete di sicuro notato come certe persone con i superiori usano un tono flautato, dolcissimo, mentre con gli inferiori mutano addirittura il timbro della voce, che diventa aspro, stridente come il rumore prodotto da una sega a nastro. « *Tutti coloro che sono ineducati, sono ipocriti* » dice ancora il saggio Confucio.

E' giusto dunque rifiutare le buone maniere? No, evidentemente no; non tutte.

Buona parte delle regole del galateo ha origini lontanissime; ed erano logiche quando sono diventate regole, ma oggi parecchie hanno perso ogni validità, sono appunto diventate una specie di liturgia di una classe.

Per esempio, in Europa il galateo prescrive che si tagli la carne con la mano destra e si tenga la forchetta nella sinistra e si mangi con la sinistra; la padrona di casa o il cameriere devono porgere i cibi da sinistra. Queste tre norme hanno la stessa origine millenaria. Quando, nel Medioevo, i barbari che avevano invaso l'Impero Romano incominciarono a vivere meno da selvaggi, ad abitare in case di muratura, a sedersi a tavola, e comparvero le prime posate, spesso accadeva che a metà convito scoppiassero terribili, sanguinose liti o che un commensale venisse accoppato da un sicario travestito da inserviente. Andare a pranzo da un nobile longobardo era spesso una avventura paurosa. Gli ospiti perciò, per prudenza, volevano avere sempre a portata di mano, della mano destra, il coltello, che di solito era un lungo pugnale ben affilato, e volevano essere serviti dal lato sinistro, appunto per potere difendersi e colpire meglio.

Gli americani, discendenti in gran parte da rurali venuti dall'Europa, impugnano sempre la forchetta con la mano destra e negli USA è cattiva educazione mangiare con la sinistra. Durante la guerra alcuni agenti della CIA, la polizia segreta statunitense, furono individuati dal controspionaggio nazista proprio perché li tradì questa abitudine.

Dice ancora il galateo che si saluta togliendosi il cappello con la mano destra: è questa una regola nata nel Seicento, secolo di agguati e di sanguinosi duelli, e serviva a dimostrare le buone intenzioni di chi si incontrava per strada, che allora spesso erano vicoletti insidiosi: con il cappello in mano è impossibile sguainare la spada.

Ha dunque poca importanza il saluto con o senza scappellata, basta un gentile « buongiorno » o un bel sorriso, e anche impugnare la forchetta con la sinistra o con la destra è una maniera di comportarsi che non dovrebbe offendere nessuno. Si tratta di norme che vivono per inerzia. Ma lo stesso Fortebraccio, abbiamo visto, ammette che le buone maniere sono piacevoli, sempre condannando l'affettazione, la mancanza di spontaneità.

Penetrante e giusta l'osservazione della parlamentare Tullia Carettoni, del Gruppo Indipendente di Sinistra: « *Mi pare che, contestando tutto, in blocco, spesso si buttino via non solo certi formalismi inutili, ma anche elementi sostanziali del rispetto per il prossimo* ». Ecco: il giu-

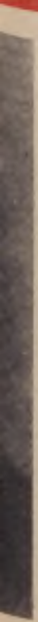
Alberto Sordi è stato anche « l'italiano medio del dopogue spesso un tipo di uomo dalla accomodante, che spesso dic In verità l'italiano medio non migliore, di gran lunga migli

AZIONE E BUONE MANIERE

perché interpreta
e elastica.
lacce.
to così, è di sicuro

In Francia il generale De Gaulle piaceva moltissimo ai conservatori anche perché nelle cerimonie all'Eliseo aveva rispolverato alcune regole dell'etichetta dei secoli d'oro dei grandi re. Ma in questi duri tempi motorizzati e atomici lo sfarzo della regalità è fuori luogo, è triste e operettistico allo stesso tempo.

Questo è Nikita Kruscev salito al potere poco dopo la morte di Stalin. Tra le accuse che gli vennero rivolte dai compagni che lo fecero cadere vi era quella di « conoscere molto poco le buone maniere ». Si ricorda che in una tempestosa seduta all'ONU Nikita si tolse una scarpa e si mise a sbatterla sul banco.



Alessandro Manzoni era un uomo di maniere raffinate, la qual cosa non gli ha impedito di sottolineare con fredda ironia il comportamento di coloro che pur conoscendo a menadito l'etichetta sono di animo duro, impietoso, feroce.

sto sta nel mezzo: uniamo alla buona educazione certe regole della buona creanza che poi sono null'altro che manifestazioni esteriori del nostro rispetto per il prossimo.

Masticare a bocca aperta facendo rumori disgustosi, tenere lo stuzzicadenti in bocca parlando, discutere ad alta voce nei locali pubblici, rimanere seduti in tram o al cinema quando si vede un vecchio o una persona affaticata in piedi, bestemmiare o dire parolacce, rispondere scortesemente, andare in giro conciati come barboni, sporchi e puzzolenti come fanno certi contestatori che confodono la rivoluzione con lo odio per il sapone: questi e altri sono modi condannati dalle buone maniere che è giusto disapprovare, e che con l'esempio o con le parole sono sempre stati biasimati, proprio dai contestatori più grandi, quelli con la c maiuscola. Carlo Marx era, dicono i suoi cronisti, di modi squisiti, addirittura ricercati; e poi Lenin, sempre vestito con sobria, naturale eleganza, con la barbetta ben curata; e Togliatti, che al parlamento si rivolgeva agli avversari usando spesso questa forma allocutiva di manierosa cortesia: « *Ella, signor Ministro...* »; e Di Vittorio, ex bracciante agricolo, del quale si ricordano i modi cortesi, la finezza del tratto.

Rifiutiamo dunque in parte il cerimoniale dell'etichetta e accettiamo invece quelle norme del galateo che appunto rendono piacevoli i rapporti umani. Ma, in realtà, anche senza contestazione, quasi tutte le convenzioni imposte dall'etichetta sono in disuso da tempo. E non va dimenticato che il rituale più severo dell'etichetta venne importato dagli spagnoli al tempo della loro dominazione, e fa ancora sentire i suoi effetti proprio nelle regioni dove i dominatori si fermarono più a lungo, cioè nel Meridione. Era l'etichetta uno strumento di potere degli ignorantissimi hidalgo spagnoli. Ma, ripetiamo, molte regole delle buone maniere sono più che valide; parecchie sotto l'apparente artificiosità nascondono una saggia, previdente malizia, come questa: « *Un uomo, in pubblico, non fa menzione di aver visto una signora la sera prima, a meno che non l'abbia incontrata in casa sua, alla presenza del marito* ». Qui la buona educazione e le buone maniere si identificano, perché è anche buona educazione non allarmare i mariti. E' l'antico proverbio che dice: « *Si prendono più mosche con una goccia di miele, che con un barile di aceto* » è più nobile, diciamo pure più « educato » di quanto a tutta prima possa apparire.

Piero JON

(dalla rivista « STANDA »)

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

I DUE RAMI del Parlamento hanno approvato, rendendolo esecutivo, il Piano stralcio di 400 miliardi per le Ferrovie, che dovrà svilupparsi nell'arco di tre anni. Sulla genesi e sullo scopo del provvedimento si sono ampiamente diffusi tutti coloro che seguono con interesse le cose ferroviarie, considerati i riflessi che dal loro buono o cattivo andamento derivano all'intera economia del Paese.

D. Labiani, su *Il Sole/24 Ore*, ha ricordato che il varo del nuovo piano venne proposto fin dagli inizi dello scorso anno a seguito delle pressanti sollecitazioni che l'Azienda ferroviaria veniva avanzando al fine di scongiurare il pericoloso arresto dei lavori avviati dal precedente Piano Decennale, ed ha posto in rilievo le varie tappe che il provvedimento ha dovuto percorrere prima di essere approvato. M. Righetti, sul *Corriere della Sera*, ha da parte sua sottolineato il carattere transitorio del provvedimento stesso, che mira a far sì che il primo Piano Decennale di 1500 miliardi (1962-72) possa collegarsi, senza interruzione delle attività, con il successivo Piano poliennale di 4000 miliardi, che è da tempo all'esame del CIPE e che, per la sua stessa vastità e per l'impegno economico che comporta, richiederà un tempo abbastanza lungo per il suo esame a tutti i livelli, regioni comprese.

Per il *Secolo* il Piano ponte mira a porre rimedio a quanto verificatosi a seguito del progressivo slittamento del valore della lira dal 1962 ad oggi e in parte a consentire la realizzazione di nuove opere che meglio rispondano alle crescenti esigenze del pubblico, soprattutto nel Mezzogiorno del Paese, al quale, come ha precisato *Il Mattino*, saranno destinati ben 160 dei 400 miliardi disponibili. Anche per l'*Avvenire* questo « piano supplementare » permetterà di soddisfare importanti richieste dell'utenza e di intervenire in via prioritaria, come ha specificato S. Brugnolini su *Il Popolo*, in alcuni settori di più largo interesse generale quali i servizi per i pendolari e quelli per il trasporto delle merci. Anche *Il Gazzettino* ha sottolineato che con i nuovi fondi a disposizione delle FS verrà data « la precedenza al trasporto merci e ai pendolari ».

Dopo il sì definitivo del Senato, « Via al piano-ponte per le nostre ferrovie » ha scritto la *Gazzetta del Mezzogiorno*; « Approvato il piano di sviluppo delle FS » ha detto ancora *Il Piccolo*; « Quattrocento miliardi per il potenziamento della rete ferroviaria » ha precisato *il Giornale di Sicilia*. Anche *Il Corriere dei Costruttori* ha constatato con soddisfazione che « è riservata al potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare una parte rilevante degli interventi compresi nei piani di sviluppo elaborati dall'Azienda FS ».

La *Gazzetta del Sud* ha riferito con interesse che nel quadro della discussione del disegno di legge per il potenziamento della rete ferroviaria, il Governo si è formalmente impegnato a disporre senza indugio la costituzione della società per il Ponte sullo Stretto. Per *Il Telegrafo* è importante che vengano accelerati i tempi di realizzazione della direttissima Roma-Firenze; per *Il Gazzettino* notevoli vantaggi deriveranno alla rete del Centro-Sud a seguito dei previsti quadruplicamenti di linee e in particolare ai Compartimenti di Verona e Venezia, interessati da importanti opere di potenziamento sia degli impianti che delle attrezzature.

I singoli settori di intervento, in sostanza, ha commentato *Il Sole/24 Ore*, sono stati da tempo individuati dagli uffici tecnici dell'Azienda e nella maggior parte dei casi le opere risultano già programmate, per cui è da prevedere che si potrà entro brevissimo tempo passare alla fase operativa, non va però dimenticato, ha aggiunto da parte sua *Il Popolo*, commentando i vari punti in cui si articola il provvedimento, che, per effetto di una modifica apportata dalla Camera al testo originario del ddl, le scelte fatte in sede tecnica dovranno essere sottoposte alla successiva verifica nelle sedi competenti (Parlamento e Regioni).

Lo stesso Ministro dei Trasporti, on. Bozzi, ha riferito *Tribuna Politica*, concludendo la discussione a Palazzo Madama ha fatto notare che il « Piano-ponte » non potrà risolvere che in scarsa misura i problemi del trasporto ferroviario, destinati ad essere affrontati in maniera radicale con il più vasto Piano poliennale di 4000 miliardi.

Analogo convincimento hanno espresso i sindacati dei ferrovieri che, come hanno riferito *l'Unità*, *l'Avanti*, l'*Avvenire* e *Il Fiorino*, considerano il Piano stralcio solo « una boccata d'ossigeno » per stimolare, in una fase di transizione, l'andamento produttivo di un settore dell'industria in crisi e lo sviluppo del trasporto su rotaia per il quale si riscontra una domanda in rapido aumento, come del resto confermano i soddisfacenti risultati dell'andamento del traffico viaggiatori e merci durante il 1972 resi noti dallo stesso *Fiorino*, da *Il Popolo*, da *Il Mattino* e dalla *Nazione*.

E per concludere con una nota, inconsueta per la tematica ferroviaria, ma in carattere con l'arrivo della primavera, vale la pena di porre in rilievo l'interesse suscitato dal viaggio compiuto anche quest'anno dal Treno della moda di « Gioia », che ha percorso tutta la Penisola, fermandosi in ventiquattro città per portarvi un messaggio di stile e di eleganza. La cronaca delle « sfilate » che hanno avuto luogo nelle varie stazioni ferroviarie è stata fatta da tutta la stampa nazionale. Il settimanale *Gente* nel riferire che quest'anno agli altri motivi d'interesse si è aggiunto quello di uno speciale annullo postale, graditissimo agli appassionati di filatelia, ha osservato che si tratta di un'altra di quelle piccole cose, di quei particolari dai quali si desume quanto il « treno » abbia a cuore il suo pubblico.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

CERTAMENTE suggestionato da quanto da più parti si va dicendo sui disagi dei viaggi in treno del bestiame, un toro dall'animo generoso ha voluto sacrificarsi per vendicare la categoria. Visto un treno in sosta sui binari di transito della Stazione di X, si è liberato con uno strattone dalla corda che lo teneva legato all'interno di un camion parcheggiato poco distante, ne è disceso e si è scagliato contro una carrozza di 1a classe. A causa del violento urto il treno ha subito dei danni ed è ripartito con circa 60 minuti di ritardo; il toro è deceduto all'istante.

MG

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

AMMISSIONE SCUOLE O.P.

L'OPERA di Previdenza ha indetto un concorso per l'ammissione in Istituti di educazione e di istruzione, di orfani e di figli di dipendenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato in attività di servizio o a riposo, compresi quelli che, passati ad altre Amministrazioni, abbiano conservato la iscrizione all'Opera di Previdenza delle F.S.

Le norme di ammissione al concorso sono contenute nell'apposito « Avviso di concorso », avviso che gli interessati potranno richiedere all'Ufficio Centrale 7° (Opera di Previdenza), alle Segreterie dei Servizi, oppure agli Uffici Personali Compartimentali, al fine di prendere visione delle norme stesse e di compilare la domanda sull'apposito modello.

Il termine per la presentazione delle domande scade il 30 aprile 1973.

Potranno essere prese in considerazione e trasmesse subito all'O.P., anche incomplete di istruttoria, le domande presentate successivamente al 30 aprile 1973, se le condizioni per la partecipazione al concorso (decesso del genitore, stato di vedovanza, separazione o divorzio, insorgenza di malattie) si siano verificate successivamente al 1° gennaio 1973, nonché quelle avanzate da vedove quando ricorrano condizioni di famiglia degne di particolare considerazione.

La continuazione del mantenimento in collegio per la frequenza delle scuole medie superiori sarà accordata soltanto ai più meritevoli, tenendo conto delle dimostrate attitudini allo studio e della buona volontà; nell'avviare gli allievi agli istituti o licei sarà tenuto in massima considerazione il profilo scolastico formulato dalla scuola, dopo il conseguimento della licenza media.

Le quote di sussidio temporaneo e di pensione già concesse o da concedersi all'orfano assistito sono incamerate dall'Opera di Previdenza per tutta la durata della sua permanenza in collegio comprese le vacanze estive.

L'assistenza in collegio dei figli di dipendenti o a riposo è subordinata al pagamento di un contributo annuo per ogni figlio ricoverato di:

— lire 200.000 per i dipendenti in attività di servizio;

— lire 100.000 per i dipendenti a riposo.

Si consigliano le famiglie di non attendere i risultati del concorso per iscrivere alla scuola per l'anno scolastico 1973-74 i figli dei quali domandano l'ammissione in collegio al fine di non perdere il diritto all'iscrizione in caso di mancato accoglimento della domanda.

L'Opera di Previdenza — che ha sede in Roma presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato — Piazza della Croce Rossa — comunicherà direttamente agli interessati l'esito del concorso.

FINALMENTE!

CON IL DPR 13.9.72 n. 972, è stato finalmente risolto l'annoso problema del vaglia postale che i pensionati dovevano fare e la cui ricevuta dovevano poi esibire unitamente alla richiesta delle concessioni di viaggio.

Infatti il DPR, che fissa gli importi degli addebiti per le varie concessioni, stabilisce anche che « Non sono soggette al pagamento di diritto le concessioni di viaggio... omissis... del personale a riposo delle ferrovie dello Stato ».

RUOLI SPECIALI

I RUOLI speciali hanno il primario pregio della tempestività dei pagamenti e per contro lo svantaggio di non specificare il come e il perché del pagamento di certe somme.

Il nostro ruolino mensile parla molto chiaramente e noi siamo abituati a leggerlo ed a renderci conto di come si giunge alla voce: « netto da pagare ».

Nel caso degli ultimi due ruoli speciali le cose stanno così: dal 1° novembre 1971 l'indennità di trasferta è stata riliquidata nelle seguenti misure orarie, maggiorate del 50% per le ore notturne:

1) Direttore Centrale di 1ª classe, Direttore Comp.le di 1ª classe, Direttore Centrale, Direttore Comp.le L. 430;

2) Ispettore Capo Sup., Ispettore Capo L. 370;

3) Ispettore Principale, Ispettore L. 320;

4) Segr. Sup. di 1ª classe e qualifiche equiparate, Segretario superiore e qualifiche equiparate, Capo Stazione sovraintendente e qualifiche equiparate, Capo Stazione superiore e qualifiche equiparate Lire 320;

5) Segretario e qualifiche equiparate, Capo Stazione e qualifiche equiparate, Applicato Capo e qualifiche equiparate, Tecnico capo di radiologia, Infermiere Capo, Assistente capo di stazione, Gestore capo, Capo treno, Macchinista, Nostromo, Capo motorista, Capo elettricista, Applicato e qualifiche equiparate, Tecnico di radiologia, Infermiere, Gestore di 1ª classe, Assistente di stazione, Gestore ,Conduttore, Macchinista T.M., Aiuto Macchinista, Aiuto Macchinista T.M., Assistente viaggiante, Ausiliario viaggiante, Tecnico I.E., Verificatore, Manovratore Capo, Deviatore Capo, Operaio specializzato, Operaio specializzato dell'armamento, Carpentiere, Motorista, elettricista L. 250;

6) Rimanente personale L. 210.

— Più complesso è il discorso sul premio industriale.

Il decreto di modifica delle DCA fissa, per i mesi da ottobre a dicembre, in L. 450 l'aumento minimo e gli arretrati ci sono stati corrisposti appunto con ruolo speciale.

Gli arretrati di dicembre ci sono stati pagati con altro ruolo speciale assieme alla regolarizzazione della indennità di missione. Gli arretrati del premio industriale relativi al mese di gennaio verranno anche essi pagati a parte nella nuova misura di L. 600 giornaliere. A partire da aprile, normalizzata la situazione degli arretrati, riceveremo l'aumento di lire 600 giornaliere del premio industriale regolarmente, con inserimento a ruolo.

ANCORA SULLA SERIE « F »

TRA LE TANTE lettere che ci giungono, numerose sono quelle che chiedono chiarimenti in merito alle concessioni di viaggio e, in particolare, alla estensione ai pensionati del biglietto serie « F ».

E' stato già detto più volte che il biglietto serie F è un recapito di viaggio di servizio, per il personale in servizio e da utilizzare per motivi di servizio. Lasciarlo all'agente in pensione sarebbe una bella cosa, ma significherebbe snaturare la funzione del biglietto stesso. Ad ogni modo esso rimane valido per tutto l'anno del pensionamento, sia che si venga posti in quiescenza al due gennaio, ed allora se ne beneficia per un anno, sia che si vada a casa il 30 dicembre ed allora tutto si riduce ad un solo giorno. Abbiamo dato notizia ed illustrato il D.P.R. n. 2011 in base al quale sono stati apportati notevoli miglioramenti alle concessioni di viaggio dei pensionati, come, ad esempio, la possibilità di utilizzare la prima classe per dodici viaggi, senza il vincolo dei 500 chilometri, per la metà delle concessioni a disposizione.

Sappiamo che una commissione mista Azienda-Sindacati sta ancora studiando modifiche da apportare al regolamento sulle concessioni di viaggio, ma, come è nostro solito, daremo notizia di quanto verrà fatto dopo che le variazioni ed i provvedimenti saranno stati approvati.

E' infine da ricordare, come annunciamo in « finestra », che dal prossimo anno non sarà più necessario effettuare il versamento a mezzo conto corrente postale del diritto fisso per ottenere le concessioni di viaggio. Il Decreto era stato preparato ed approvato fin dal settembre scorso, ma per un contrattempo burocratico può esplicare la sua efficacia solo a partire dal prossimo anno e non dal 1973 come avevamo preannunciato.

Festa a Innsbruck per la "Casa italiana"

Si tratta di un grande edificio comprendente 48 appartamenti, una foresteria, una sede per il Dopolavoro e una scuola

I VERI PROTAGONISTI di questa giornata sono stati loro, i tredici ragazzi della scuola italiana per i figli dei ferrovieri. D'altro canto, unitamente a tutto il resto, si inaugurava la loro nuova scuola, una piccola scuola composta di una sola aula, al piano terra del grande edificio, decorata delle tante piccole cose che fanno bella ed accogliente una aula scolastica.

La loro insegnante, la signora Eugenia Christleth, li ha accompagnati fuori del fabbricato, li ha fatti schierare al lato dell'ingresso e all'arrivo delle autorità hanno intonato « mein schönes Innsbruck, an grünen Inn » una canzone popolare tirolese dedicata appunto alla città che li ospita.

Il taglio del nastro è avvenuto alle undici precise di una domenica piena di sole, un sole caldo, luminoso, meridionale, una autentica sorpresa per noi che venivamo da una Italia grigia ed umida per un lungo mese di piogge, e che ci eravamo lasciato alle spalle Brennero sotto una bufera di neve.

Due bambine, vestite l'una con il costume delle valligiane trentine e l'altra con quello prezioso delle spose tirolesi, reggevano i capi di un nastro tricolore che la moglie del borgomastro di Innsbruck ha reciso tra gli applausi di tutti i presenti. Ai ferrovieri che lavorano in terra austriaca è stata così ufficialmente consegnata la « Casa d'Italia » che sorge nella parte moderna della città. L'edificio comprende 48 appartamenti (tutti occupati perché tanti sono i nostri colleghi con famiglia addetti ai vari uffici italiani della stazione di Innsbruck) una foresteria per gli scapoli (attualmente sono in quattro) e per quanti vengono inviati in missione nella città austriaca. Al piano terra si trova, come abbiamo già detto, la scuola, una vasta aula per le riunioni, e infine la sede del Dopolavoro: tre grandi locali egregiamente arredati, accoglienti, e soprattutto funzionali. Sono intervenute alla cerimonia della inaugurazione le più alte autorità della regione tirolese, il Prevosto, il Capitano della Regione, il borgomastro della città. Da parte nostra unitamente all'ing. Gargiulo, Capo Compartimento di Verona, dal quale il personale residente in Austria dipende, era presente l'ing. Antonucci che durante il periodo in cui aveva retto lo stesso Compartimento, aveva dato l'avvio alla realizzazione dell'opera. E' intervenuto altresì il dott. Scodellari, Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F.

Negli indirizzi di saluto l'ing. Gargiulo ha ringraziato le autorità austriache per l'appoggio dato, per la fattiva collaborazione, senza la quale sarebbe stato impossibile realizzare il vasto complesso. Ha inoltre sottolineato lo spirito di colleganza che unisce i ferrovieri italiani a quelli di Innsbruck, favorito dal comune lavoro, svolto in condizioni particolarmente difficili. Il sindaco di Innsbruck ha ringraziato ed ha confermato ancora una volta la disponibilità della giunta comunale e della cittadinanza per consentire ai ferrovieri italiani di lavorare serenamente. Ha assicurato che verranno fatti quanto prima i necessari passi per assegnare l'area prospiciente l'edificio, area sulla quale dovranno sorgere alcuni campi da gioco a disposizione dei ferrovieri e dei loro ragazzi.

BRENNERO

Con l'organizzazione della Sezione D.L.F. di Brennero, il 25 febbraio u.s., sulle incantevoli piste di Ladurns di Colle Isarco, si è realizzata la VII Gara Internazionale di Sci (Slalom Gigante) « Coppa Ing. Aldo Gargiullo » tra i figli dei ferrovieri dei Compartimenti OBB di Innsbruck e F.S. di Verona.

Alla gara, articolata in 4 categorie di età (Allievi Maschile-Femminile dal 1959 al 1965) (Juniores Maschile-Femminile dal 1955 al 1958), hanno partecipato 120 atleti.

Netta la superiorità dei giovani austriaci, di ambo i sessi, nella categoria Allievi; ottime le affermazioni delle due Zanella del D.L.F. di Brennero, piazzatesi, rispettivamente, seconda e quinta; di Andrea Polo del D.L.F. di S. Candido, classificatosi quarto; di Paola Vigl, del D.L.F. di Brennero, classificatasi anch'essa al quarto posto.

Nella Categoria Juniores, invece, si sono nettamente affermati i giovani del D.L.F. di Brennero e di S. Candido: in particolare ha offerto una bella prova il 4. gruppo del giovane Folland Scholzhorn di Brennero, il quale ha ottenuto, tra l'altro, il miglior tempo assoluto con 43"3/10.

Alla cerimonia della premiazione, avvenuta nei locali della Sezione D.L.F. di Brennero, presenti le Autorità austriache ed italiane doganali e militari, hanno parlato, sviluppando il tema dell'amicizia italo-austriaca, il Capo del Compartimento OBB di Innsbruck, il Direttore Compartimentale di Verona Ing. Aldo Gargiullo ed il Presidente del D.L.F. di Brennero, cui va un plauso particolare per la riuscitissima manifestazione.

Particolare simpatico: la « Coppa Ing. Aldo Gargiullo » è stata assegnata alla squadra austriaca; quella del Direttore Compartimentale austriaco è andata alla squadra italiana.

Infine coppe e medaglie ai migliori piazzamenti; a tutti i presenti è stata donata una medaglia ricordo. Riportiamo le classifiche finali:

« COPPA ING. A. GARGIULO »

Categoria A Femminile: 1. Riedl Claudia, 2. Zanella Nicoletta, 3. Anzirger Cristina.

Classifica A Maschile: 1. Oberortner Günter, 2. Gigele Klaus, 3. Oberortner Wolfgang.

Categoria B Femminile: 1) Riedl Silvia, 2. Vigl Paola, 3. Dwarzak Maria Luisa.

Categoria B Maschile: 1. Riedl Harald, 2. Mader Gebhard, 3. Parriger Christian.

Categoria C Femminile: 1. Stari Silvia, 2. Brunner Lucia, 3. Borchia Daniela.

Categoria C Maschile: 1. Zanella Adriano, 2. Fill Antonio, 3. Schopf Horst.

Categoria D Femminile: 1. Keim Elga, 2. Rungaldier Helga, 3. Ribul Anna.

Categoria D Maschile: 1. Scholzhorn Rolland, 2. Reichstam Mario, 3. Suitner Mansjorg.

VERONA

Il 24 febbraio ha avuto luogo, sul Monte Tomba (alt. 1800 m.) la Gara Sociale di Sci degli aderenti al Gruppo sciistico del D.L.F. di Verona. Ben 75 gli atleti partecipanti, nonostante il freddo intenso ed il forte vento che hanno imperversato per tutta la giornata, i quali si sono trovati alle ore 16 in un albergo di una città vicina per la premiazione. La classifica è risultata la seguente:

Categoria Cuccioli Femminile: 1. Girelli Monica, 2. Castellani Monica, 3. Esposto Elena.

Categoria Cuccioli Maschile: 1. Gatti Paolo, 2. Mozzo Paolo, 3. Bazzani Andrea.

Categoria Ragazzi Maschile: 1. Bosio Luca, 2. Castelletti Marco, 3. Morbioli Marco.

Categoria Allievi Maschile: 1. De Paoli Paolo, 2. Gatti Renato, 3. Suppi Andrea.

Categoria Seniores Femminile: 1. Lunardi Clara; 2. Mozzo Sandra, 3. Castellani Graziella.

Categoria Seniores Maschile: 1. Bosio Daniele, 2. Colletta Franco, 3. Maini Giorgio.

Categoria Veterani: 1. Sartori Mauro (Jek), 2. De Paoli Piero, 3. Gatti Aldo.

S. CANDIDO

Organizzata dall'Ente Turismo di San Candido, con la collaborazione del D.L.F. locale, si è svolta, nella stessa città, nei giorni 10 e 11 febbraio u.s., la Gara Intercompartimentale di Sci, cui hanno partecipato 180 atleti, in rappresentanza delle Sezioni D.L.F. dei Compartimenti di Verona, Venezia, Trieste e del Comando VI Battaglione Alpini.

Interessante, sotto il profilo agonistico e spettacolare, la manifestazione cui hanno presenziato le

a e là nei DLF

maggiori Autorità civili e militari del luogo, nonché il Direttore Compartimentale di Verona che ha proceduto, poi, alla premiazione dei vincitori.

Sono risultati primi, nelle varie specialità, i seguenti atleti:

Staffetta 3x5 - Allievi: 1. DLF S. Candido (Ortner, Unteregger, Darman).

Staffetta 3x10 - Juniores-seniores: 1. DLF Pontebba B (Wueriche, Piussi, Buzzi W.); 2. DLF S. Candido B (Fortarel, Piller L., Walder); 3. DLF Vicenza (Casarotti, Ronchini, Guerra).

Slalom Gigante - Categoria figli Ferrovieri Femminile: 1. Tringinaglia Paola, 2. Keim Elga, 3. Borchia Daniela.

Slalom Gigante - Categoria figli Ferrovieri Maschile: 1. Zanella Adriano, 2. Cipriani Gianni, 3. Thaler Peter.

Slalom Gigante - Categoria Figli Ferrovieri Allievi: 1. Vigl Paola, 2. Santon Valeria, 3. Zanella Nicoletta.

Slalom Gigante - Categoria Figli Ferrovieri Allievi - Maschile: 1. Perenni Luigi, 2. Sommadossi Silvio, 3. Dalla Santa Paolo.

Slalom Gigante - Categoria Ferrovieri: 1. Feichter Pietro, 2. Messner Carlo, 3. Mattiz Andrea.

Classifica per Dopolavoro Ferroviari: 1. D.L.F. Brennero, 2. D.L.F. Bressanone, 3. D.L.F. Trieste.

Slalom Speciale - Categoria Ferrovieri: 1. Buzzi Armando, 2. Matiz Andrea, 3. Feichter Pietro.

Slalom Speciale Slalom Gigante - Categoria Figli di Ferrovieri: 1. Zanella Adriano, 2. Rafl Valentino, 3. Fill Antonio.

Slalom Speciale - Categoria Figli di Ferrovieri Allievi: 1. Perenni Luigi, 2. Sommadossi Silvio, 3. De Paoli Paolo.

Slalom Speciale - Categoria Figli Ferrovieri Femminile: 1. Rungaldier Helga, 2. Borchia Daniela, 3. Keim Helga.

Slalom Speciale - Categoria Figli Ferrovieri Allievi Femminile: 1. Prantner Claudia, - La Marca Elisabetta. **Gara Fondo Km. 10 - Categoria Figli Ferrovieri:** 1. Fortarel Franco, 2. Ortner Antonio.

Gara di Fondo Km. 15 - Categoria Juniores-Seniores Maschili: 1. Walder Antonio, 2. Buzzi Walter, 3. Piller Ruggero.

Slalom Speciale Ferrovieri: 1. Zanella Adriano, 2. Rafl Valentino, 3. Fill Antonio.

Vittorio CIOFANI

VACANZE A RIMINI

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE - Hotel Mulazzani - Hotel Regina ed altri.

Per TURNI DI 7 GIORNI pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camera a 1-2-3 letti, servizio, tassa di soggiorno e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 21.000 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 24.000 bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Alta stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 28.000 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 30.000 bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

ALBERGHI CON PISCINA - Hotel Susy, Hotel Fabius ed altri.

Per TURNI DI 7 GIORNI pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3 letti, servizio, tassa di soggiorno e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 18.500 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 20.600 bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Alta stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 24.500 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 26.600 bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

ALTRI ALBERGHI - Hotel Santini - Hotel Sandra - Hotel Blanes - Hotel Auriga - Hotel Monica ed altri.

Per TURNI DI 7 GIORNI pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3 letti, servizio, tassa di soggiorno e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 17.200 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 18.600 bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Alta stagione: Soci DLF e familiari - quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 23.200 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 24.600 bambini dai 0 ai 7 anni sconto 50% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

INIZIO TURNI

BASSA STAGIONE: 8 Aprile, 15 Aprile, 22 Aprile, 29 Aprile, 6 Maggio, 13 Maggio, 20 Maggio, 27 Maggio, 3 Giugno, 10 Giugno, 17 Giugno, 24 Giugno, 1 Luglio, 8 Luglio.

ALTA STAGIONE: 8 Luglio, 15 Luglio, 22 Luglio, 29 Luglio, 5 Agosto, 12 Agosto, 19 Agosto, 26 Agosto.

BASSA STAGIONE: 26 Agosto, 2 Settembre, 9 Settembre, 16 Settembre, 23 Settembre, 30 Settembre, 7 Ottobre.

Turni di una o più settimane con inizio e fine di domenica. Per gite di fine settimana aprile, maggio, settembre. INTERPELLATECI!

* * *

1. - Le prenotazioni per uno o più turni settimanali debbono essere indirizzate all'Ufficio DLF - Gestione Turistica Cosmopolitan viale Regina Margherita, 109 - 47037 Rimini Marebello accompagnate da un acconto per nucleo familiare di L. 10.000 (con assegno bancario o vaglia postale), intestato a « Gestione Turistica Cosmopolitan ».

2. - Nell'effettuare la prenotazione non si tralasci di indicare con precisione il periodo richiesto, tenendo conto che i turni iniziano e terminano di domenica, il numero delle persone e l'età dei bambini inferiori ai 7 anni.

3. - Specificare se si desidera il soggiorno in Alberghi sul mare - Alberghi con piscina - Altri Alberghi - che distano al massimo 100 metri dalla spiaggia.

4. - I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza. E' accettato l'arrivo di mattina, comunque la stanza non sarà consegnata prima delle ore 15 e dovrà essere lasciata libera nel giorno di partenza entro le ore 11.

5. - Per altre informazioni dirette telefonare al numero Interno F.S. 400 oppure Telefono urbano n. 0541/32500. L'Ufficio è a Vostra disposizione anche di domenica e giorni festivi con il seguente orario: 8 - 12,30 - 15 - 22.

6. - E' consigliabile far pervenire le richieste di prenotazioni — specialmente per luglio e agosto — almeno DUE mesi prima dell'inizio del turno desiderato.

7. - In caso di rinuncia forzata sarà rimborsato l'importo versato, sempre che la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.

8. - Nel limite della disponibilità sarà tenuto conto dell'albergo richiesto in preferenza.

UN CONCORSO PER VOI

« Voci della Rotaia » e la Gestione turistica del D.L.F. di Rimini mettono a concorso 5 soggiorni gratuiti di una settimana ciascuno, per due persone, in bassa stagione (maggio, giugno e settembre) negli alberghi di Rimini Rivazzurra.

Per partecipare al Concorso occorre rispondere alla domanda che compare nel sottostante tagliando, che deve poi essere compilato in ogni sua parte, incollato su cartolina postale e inviato a **D.L.F. di Rimini - Gestione Turistica - Viale Regina Margherita, 109 - 47037 RIMINI MAREBELLO entro il 30 maggio 1973.**

I cinque premi saranno estratti a sorte tra tutti coloro che indicheranno la risposta esatta tra le tre che suggeriamo:

Che sia una stazione non ci sono dubbi, ma quale? (indicare la risposta, ritenuta esatta, con una X nel quadratino relativo).

☐ Amburgo

☐ Genova Brignole

☐ Milano Centrale

Nome, cognome, qualifica: _____

Indirizzo: _____

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

A cura di A. MAUSSIER

UN ALTRO mese è volato. Se non fosse una frase fatta potremmo dire: come passa il tempo; invece il guaio è che siamo noi a passare e non il tempo.

Dopo avervi rifilato questo abbozzo di riflessione filosofica, iniziamo un altro nostro colloquio, che, se permettete, vorrei dedicare, come apertura, alle persone interessate al D.P.R. 748/1972. Si tratta del personale direttivo in servizio od in pensione.

Per il momento interessiamoci di quelli che sono già in pensione o che sono per esserlo.

Mi scrivono da più parti per chiedermi se è vero che tutti i funzionari in pensione hanno diritto alla riliquidazione della loro pensione a decorrere dal 1°.12.1972 e, nel caso affermativo, quando potranno sperare di avere gli arretrati.

Andiamo per ordine senza farci prendere dal panico.

Cominciamo con il precisare che non tutti i funzionari avranno diritto alla riforma della pensione ma solo quelli che rivestivano la qualifica di Ispettore Capo e qualifiche superiori.

A tale riguardo è opportuno fare una precisazione: quando si dice qualifica rivestita si intende anche qualifica con la quale si è stati collocati a riposo o, per essere ancora più precisi, hanno diritto ai benefici in questione anche gli ispettori principali ex combattenti collocati a riposo con l'attribuzione della qualifica superiore e non anche — ad esempio — quelli che, in luogo della qualifica, preferirono, perché economicamente più favorevole, l'attribuzione degli scatti nella qualifica di ispettore principale.

A questo riguardo è sorto anche un problema che interessa proprio questi ultimi che a suo tempo optarono — ripeto perché più conveniente — per l'attribuzione di scatti anziché per la qualifica superiore. Il problema è questo: ora che la riforma delle pensioni non spetta agli ex ispettori principali noi desidereremmo revocare la nostra primitiva scelta e chiedere ora per allora la promozione in luogo degli scatti.

Il motivo di tale ragionamento risiederebbe nella considerazione che all'atto della primitiva scelta loro non immaginavano che, dopo, sarebbe venuta un'altra legge che oggi, se non venisse loro applicata, li danneggerebbe.

E' una teoria anche questa; teoria che trova fortissimi sostenitori tra gli ispettori principali e altrettanti forti sostenitori da parte di chi deve risolvere il problema. Noi ci limiteremo ad osservare due cose soltanto:

1) Non sembra possa avere grande rilevanza il fatto che al momento della scelta, gli interessati non immaginavano che poi sarebbe uscita un'altra legge.

Si potrebbe subito rispondere: che cosa accadrebbe, nel futuro, nel caso — non improbabile — in cui, per effetto dell'estensione a tutto il personale della onnicomprensività delle retribuzioni, lo stipendio di un ispettore principale con molti scatti, fosse superiore a quello di un ispettore capo ora chiamato Primo Dirigente? Potrebbe dirsi ugualmente, io non sapevo che poi sarebbe venuta un'altra legge etc.? Beh, ci pare proprio di no. Non fosse altro che per un noto principio, quello della certezza dei rapporti giuridici, del quale abbiamo vagamente sentito parlare.

2) Non è esatto affermare — in questo caso almeno — che la legge, se non venisse applicata, li danneggerebbe.

E' più esatto dire che non li avvantaggerebbe, il che è diverso. Ma ciò fa sempre salvo il principio che una legge successiva non può danneggiare dei soggetti che avevano acquisito certi diritti in base a leggi anteriori.

Difatti qui siamo nel caso del mancato vantaggio e non in quello della « reformatio in peius ».

Riprendiamo il discorso e concludiamolo assicurando gli interessati alla riliquidazione che essa verrà definita quanto prima. Dopo però che saranno stati ultimati i lavori della riliquidazione in base al D.P.R. 1081/1970, ormai nella fase finale.

A questo proposito, poiché ci scrivono moltissimi pensionati, di tutte le qualifiche bisogna fare il punto della situazione.

Nel momento in cui sto scrivendo sono state definite circa 168.000 partite. Ne mancano quindi intorno alle 12 mila, le quali sono già in trattazione.

Poiché dalla innumerevole corrispondenza ho potuto rilevare che nella stragrande maggioranza dei casi la riliquidazione è stata già effettuata, se ne ricava — e non è una cosa nuova — che il ruolo si trova, e già da tempo, alla Direzione Provinciale del Tesoro. Ma non è questo il punto. Così dicendo non intendo porre sotto accusa i colleghi del Tesoro i quali, oltre che ai ferrovieri debbono pensare anche a tutti gli altri statali e, evidentemente, se non arrivano, vuol dire che le pratiche sono troppe e gli impiegati sono pochi. Siamo sicuri che non staranno a fare le parole incrociate.

Quello che mi preme far rilevare però è ancora un'altra cosa e cioè che quando un giorno vi vedete arrivare il vaglia con gli arretrati non pensate che solo allora le Ferrovie si sono ricordate di voi. Rendetevi conto che, come vi abbiamo già detto, solo 12 mila partite restano e che quindi la grande massa è stata smaltita ed i relativi ruoli magari hanno sostato alcuni mesi presso le Direzioni del Tesoro senza peraltro prendervela con gli addetti perché anche loro non hanno colpe.

Allora sorge spontanea una domanda: ma se i primi tempi sono state definite 30.000 partite al mese, per farne 12.000 ci vorranno 12 giorni? Ahimé non è così. Le ultime pratiche sono la cosiddetta « coda » che è sempre la più dura da scorticare.

Si tratta di pratiche che l'elaboratore elettronico ha scartato perché mancanti di qualche dato o imperfette per altri motivi. Allora è necessario controllare tali partite una per una, correggerle, integrarle e rimetterle nel ciclo normale.

E poi, scusate, un'altra cosa. Quando diciamo che per la fine del mese tale o tal'altro la pratica di Tizio sarà definita non intendiamo che per tale data, Tizio riceverà gli arretrati. Noi non possiamo dire altro che quanto riguarda l'approvazione del provvedimento.

E poi vogliate tener presente ancora una cosa e cioè che quando il ruolo di pagamento viene spedito al Tesoro, non è da pensare che esso viene subito messo in pagamento, e qui non vorrei ripetermi, non tanto per l'arretrato giacente presso le Direzioni Provinciali del Tesoro quanto per il fatto che quest'ultime, una volta in possesso del ruolo, debbono a loro volta trasmetterlo ai centri meccanografici per l'emissione dei vaglia mensili.

E giacché siamo in tema di vaglia mensili colgo l'occasione per rispondere all'amico Giuseppe Cattaneo il quale, interprete anche del desiderio di altri colleghi, mi ha rappresentato l'inconveniente dei disguidi che intervengono nel recapito dei vaglia degli anticipi di pensione indirizzati ai ferrovieri ex combattenti collocati a riposo in base alla Legge 336/1970.

Ho effettuato un accurato e personale controllo dell'iter delle pratiche degli ex combattenti ed ho potuto, intanto, escludere colpe o responsabilità dell'ufficio che tratta tali pratiche.

Dopo un inizio faticoso ed incerto, tale ufficio, grazie agli aiuti in mezzi e personale, sta smaltendo tutto il lavoro accumulato.

Posso assicurare che in tale settore si lavora molto speditamente.

Per quanto attiene invece l'ammissione a pagamento degli acconti, ferma restando l'esclusione di responsabilità aziendali, ritengo che la questione sia da ricercarsi in un doppio ordine di inconvenienti.

Da un lato gli scioperi postali e dall'altro, le notevoli astensioni dei bancari.

Il curioso di tale fatto è che in alcuni periodi — sembrava quasi fatto apposta da un genio maligno — appena finiva lo sciopero dei postali, cominciava quello dei bancari.

Mi è stato assicurato però che la questione va normalizzandosi e che quanto prima tutto tornerà in regola. Ce lo auguriamo tutti.

Ed anche per questa volta non possiamo rispondere ad altri.

E ripeto che ciò mi dispiace. A qualcuno, nei ritagli di tempo, rispondo personalmente e quando la ricerca della notizia non impegna consultazione di pratiche, schedari, ecc., ma quando ciò accade allora proprio non posso.

Ecco perché, come dicevo il mese scorso, dobbiamo pensare a qualche altra strada per organizzarci.

Dall'esperienza di questi anni ho sempre più rafforzato il convincimento che il pensionato non ha alcuna tutela ed alcuna assistenza per cui dovremmo cominciare a pensare seriamente a una soluzione particolare.

FILATELIA

ITALIA

Il giorno 1° marzo è stato emesso un francobollo per commemorare la ricorrenza della morte di L. Vanvitelli, riproducente la scala monumentale del Palazzo Reale di Caserta — facciale L. 25 —. Tiratura n. 15.000.000 di esemplari.

Il giorno 5 marzo, con un preavviso di pochi giorni, è stato emesso uno dei cinque valori facenti parte della serie dedicata alla « Salvezza di Venezia » raffigurante la Riva degli Schiavoni durante l'acqua alta.

— facciale: L. 20 - Tiratura: n. 14.000.000 di esemplari.

I rimanenti quattro valori della serie saranno emessi entro breve tempo.

Per la rottura di una macchina stampatrice, che non ha permesso di stampare l'intera tiratura, il francobollo è stato venduto solo agli sportelli filatelici delle città di Roma e di Venezia ed esaurito dopo appena tre ore.

Malgrado l'assicurazione da parte delle Poste che appena riparato il guasto si sarebbe completata la stampa dell'intera tiratura con la conseguente rimessa in vendita del francobollo, i soliti speculatori si sono dedicati alla ricerca affannosa del francobollo esaurito nella speranza o preoccupazione che si ripetesse il caso « Gronchi rosa ».

Il giorno 12 marzo il francobollo ristampato è stato regolarmente rimesso in vendita agli sportelli stroncando la speculazione in atto che aveva portato la quotazione del pezzo da L. 20 a oltre L. 200.

Il nuovo francobollo non presenta rilevanti differenze con il precedente e ci auguriamo che i cataloghi non classificheranno le due tirature.

Il giorno 10 marzo è stato emesso, in occasione del « 75° anniversario della Fiera Internazionale dell'Agricoltura di Verona », un francobollo riproducente dei simboli raffiguranti la terra, l'agricoltura e l'allevamento dei cavalli.

— facciale: L. 50, tiratura: n. 15.000.000 di esemplari.

Il giorno 15 marzo è stato emesso un francobollo celebrativo del 3° Centenario della morte di Salvator Rosa.

La vignetta, che rappresenta una figura che sorregge e indica una lapide, è stata tratta dal frontespizio di una raccolta intitolata « Diverse figure », opera di Salvator Rosa.

— facciale: L. 25; tiratura: n. 15.000.000 di esemplari.

Il giorno 1 marzo è stato emesso un francobollo per commemorare la ricorrenza della morte di L. Vanvitelli riproducente la scala monumentale del Palazzo Reale di Caserta.

— facciale L. 25; tiratura n. 15.000.000 di esemplari.

SAN MARINO

Puntualmente il giorno 9 marzo le Poste Sammarinesi hanno emesso la serie di due valori dedicata alla città di New York.

— La serie è composta da due francobolli accoppiati stampati in unico foglio da 25 coppie.

— La coppia è composta da due francobolli che riproducono:

a) il pezzo da L. 200 la città di New York come era nel 1673, ai tempi dei pionieri;

b) il pezzo da L. 300 la città di New York come è oggi, con i suoi enormi grattacieli e il famoso ponte di Brooklyn.

Da notizie ufficiose abbiamo appreso che probabilmente le poste sammarinesi, periodicamente, emetteranno coppie di francobolli dedicate alle più grandi metropoli del mondo.

gratis! ...a casa vostra

ENCICLOPEDIA UNIVERSALE DEL MONDO MODERNO

10 grandi volumi
circa 4.300 pagine
oltre 150.000 voci
12.000 illustrazioni
in gran parte a colori
realizzata nel 1972.

Una visione rigorosamente esatta di tutti i campi dello scibile umano, dalla letteratura alla scienza, dalla filosofia alla tecnica, dall'arte all'elettronica, dalla storia alla biologia, dalla medicina all'astronautica.

Un'opera redatta con un linguaggio vivo, piano, scorrevole, che risponde in pieno alle necessità scolastiche dei vostri figli e all'odierna necessità di sapere.

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra.

Tratterrete i volumi solo se saranno di vostro gradimento e disporrete poi addirittura di 30 mesi per la rateizzazione del pagamento.

E' l'opera che aspettavate per voi e per i vostri figli. Il suo costo di copertina è di lire 120.000 e viene ceduta solo ai dipendenti delle F.S.

per Lire 70.000
(con un abbuono speciale di lire 50.000)

Grande formato, lussuosa veste editoriale, carta patinata pregiata e copertina rilegata con fregi in oro zecchino.

VALE 50.000 lire
(solo per i dipendenti delle F.S.)

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma. (Tel. 8393446).

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, l'Enciclopedia Universale del Mondo Moderno.

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come dipendente delle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

☐ usufruire dell'abbuono di L. 50.000 a me riservato e pagherò così l'importo ridotto di L. 70.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;

☐ usufruire dell'abbuono di L. 60.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 60.000 che verserò, senza anticipo, in 4 rate.

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

(segue da pag. 2)

avere l'attrezzatura completa prevista per i guarda-linee, ivi compresa la chiave dei telefoni. Se così non fosse la sua domanda sarebbe legittima: a chi, come, quando dare l'allarme in caso di necessità?

Siamo certi che qualcuno ci fornirà il chiarimento necessario e che tutto forse è stato generato da un equivoco e non da mancanza di disposizioni.

30 ANNI DI SERVIZIO

Cara Voci,

sono un ex Aiutante abbonato da molto tempo ed assiduo lettore.

Un comunicato della Segreteria dell'ANLAFER datata 14-9-71 parlava di conferimento di medaglia d'oro di anziano della Rotaia al compimento del 30° anno di servizio effettivo anziché al 35°, ma presso la Segreteria Compartimentale non vi è ancora alcuna disposizione.

Vi prego di comunicare qualche cosa al riguardo.

Michele Capobianco - *Torino*

● *E' questa una domanda che ci viene rivolta di tanto in tanto ed alla quale abbiamo risposto già altre volte.*

Ripetiamo dunque che la proposta pur avendo avuto parere favorevole dal Consiglio d'Amministrazione non ha avuto più seguito. Speriamo che quanto prima, secondo le aspirazioni di tanti colleghi, il provvedimento diventi esecutivo.

DAZIO SI', DAZIO NO

Signor Direttore,

sono pensionato delle F.S. da due anni.

Dopo 62 anni ho potuto costruire la mia casetta. Adesso mi trovo la sorpresa di dover pagare il Dazio, lire 400.000.

Dicono che quando si paga la GESCAL non si deve pagare il Dazio. Io vorrei sapere da Voi di « Voci » se devo pagare o non pagare.

Salvatore Ezechiele - *Bergamo*

Spett.le Redazione,

desidero chiarimenti esatti riguardo l'esenzione dal Dazio. Ho acquistato un appartamento e desidero sapere se sono esente da tale imposta, dato che noi ferrovieri versiamo mensilmente le quote GESCAL.

Dall'Ufficio Ragioneria di Torino mi è stata rilasciata la dichiarazione comprovante il versamento mensile delle quote GESCAL. Presentato tale documento al Dazio, mi si risponde che le case in condominio non sono esenti. Hanno titolo all'esenzione le case costruite in proprio.

Remigio Gallo - *Acqui Terme*

● *La esenzione dal pagamento del Dazio, nell'acquisto di materiali da costruzione, è previsto per i lavoratori che pagano i contributi GESCAL, purché essi costruiscano in proprio e nel rispetto dei vincoli di cubatura previsti dalla legge.*

E' necessaria a tal fine una dichiarazione dell'ENPAS (che è l'Ente che riceve i contributi GESCAL) comprovante il pagamento delle quote GESCAL.

Tale dichiarazione va presentata agli uffici del Dazio che provvederanno di conseguenza.

Nessun esonero è previsto invece per chi acquista l'appartamento in fabbricati già costruiti o comunque facenti parte di un complesso (a meno che non trattisi di cooperativa per costruttori aventi tutti titolo all'esenzione in parola).

Più dettagliate informazioni potranno essere richieste ai competenti uffici della GESCAL.

SENZA PATENTE

Cara « Voci »,

Sono un Operaio d'armamento, abilitato alla scorta dei carrelli a motore. Pur non avendo conseguito il certificato di abilitazione per la condotta, mi capita spesso di doverli condurre. Desidererei sapere se sono obbligato a farlo e gradirei conoscere a quali conseguenze andrei incontro in caso di disgrazia. In attesa di ricevere esauriente risposta, ringrazio.

Fernando Marigo

● *Ai sensi del punto 2.2 della Circolare del Servizio Lavori e Costruzioni n. 140/1.1 del 15 gennaio 1968 è richiesto il possesso dell'abilitazione « alla scorta dei carrelli » al personale della linea che debba espletare il servizio di scorta dei carrelli, con o senza motore, nonché delle macchine operatrici semoventi, assimilabili ai carrelli, sia di proprietà dell'Azienda che delle Ditte appaltatrici, che debbano circolare in linea o in stazione.*

Il personale abilitato alla sola scorta dei carrelli non può essere adibito alla condotta di essi: *infatti, per espletare la condotta dei carrelli è necessario il possesso di altra, diversa e specifica abilitazione.*

Ai fini della condotta, i carrelli sono stati distinti in due categorie (ved. Circolare del Servizio Lavori e Costruzioni n. 11.11 in data 14 aprile 1962):

a) carrelli leggeri, cioè rimovibili a braccia in qualunque punto del binario e dotati di un motore di potenza non superiore a 8 HP;

b) carrelli pesanti, cioè non rimovibili dal binario e dotati di un motore di potenza superiore a 8 HP.

In dipendenza di ciò anche l'abilitazione alla condotta di essi è stata classificata in due distinti gradi: 1° grado per la condotta dei carrelli a motore leggeri; 2° grado per la condotta dei carrelli a motore pesanti.

Premesso quanto sopra è ovvio che qualora un agente che non sia in possesso del certificato di abilitazione alla condotta (o lo possieda di grado non appropriato al tipo di carrello da utilizzare) venga comandato di condurre un carrello, egli ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 34 dello Stato Giuridico, deve farne rimostranza al superiore, dichiarandone le ragioni.

Se l'ordine gli venisse rinnovato per iscritto, egli ha il dovere di darne esecuzione.

Peraltro, in quest'ultimo caso, se si verificasse l'ipotizzata disgrazia, le responsabilità disciplinari ed eventualmente penali ricadrebbero senz'altro sul superiore che ha impartito l'incauto ordine, che è contrario ai regolamenti ed alle istruzioni vigenti.

VOCI E B.N.C. PER IL 1973
Tanti premi per voi e per i vostri figli

Abbiamo sotto gli occhi centinaia e centinaia di lettere, specie di ragazzi, che esprimono consensi per le nostre iniziative dello scorso anno in particolare per la concessione delle borse di studio e per i premi vacanze. Mentre porgiamo a tutti il nostro affettuoso « grazie » assicuriamo i nostri abbonati che le stesse iniziative saranno riprese e ulteriormente migliorate per il 1973.

Ne beneficeranno tutti i nostri abbonati che sono anche soci della Banca (basta possedere una quota di capitale di L. 1.000) e nel contempo o correntisti o assicurati. Ecco i premi che saranno assegnati nel 1973:

— premi risparmio per 10 milioni ai figli degli abbonati che avranno frequentato col migliore profitto la 4ª elementare nell'anno scolastico 1972-73;

— premi per viaggi, crociere e soggiorni per due persone in località turistiche;

— premi in denaro in occasione della Giornata del Ferroviere a coloro che si saranno segnalati per lodevole comportamento in servizio e fuori;

— premi in denaro a quanti si saranno distinti nella ricorrente campagna per l'acquisizione di nuovi abbonati al periodico.

Chiunque voglia contribuire alla nostra campagna abbonamenti può mettersi in contatto coi redattori compartimentali di « Voci » (il numero telefonico è nelle pagine di Tutta Rete) che provvederanno poi a segnalare i loro nominativi alla Redazione Centrale per la concessione dei premi.

La nostra opera di proselitismo deve essere svolta soprattutto tra i ferrovieri delle nuove leve. Il Periodico può costituire per loro un prezioso strumento per inserirsi nell'Azienda per conoscerne le strutture e l'organizzazione e, nello stesso tempo, per integrarsi nella nostra grande comunità umana.

Mentre porgiamo il nostro « grazie » a quanti vorranno collaborare con noi nella nuova Campagna di diffusione, rivolgiamo un caldo saluto a tutti coloro che nel corso del nuovo anno diventeranno nostri abbonati.

« NOTTURNA », FREDDO E DISTURBATORI

Cara Voci,

a Roma Termini, Via Marsala 33, nell'ufficio adibito alla riconsegna dei bagagli, colli celeri e merce varia, viviamo in condizioni difficili. L'ufficio o il magazzino è costituito da un grandissimo salone, con le porte sempre aperte di giorno e di notte, d'estate e d'inverno senza riscaldamento; per di più le porte sono senza vetri. Spesso abbiamo a che fare con i « capelloni » che vengono lì a ricoverarsi e quando noi li invitiamo ad uscire ci ricoprono di insulti e parolacce.

Percepiamo l'indennità notturna di 2ª categoria (155 lire l'ora).

A fianco a noi vivono e lavorano i Capi Gestione addetti agli svincoli: lavorano dentro una specie di chiosco, ben chiuso, ben riscaldato, diviso dal nostro camerone da una vetrata. Bene, questi, beati loro, percepiscono la notturna di 1° categoria (lire 200 l'ora): le sembra giusto? Possiamo tacere di fronte a questa palese ingiustizia?

(Lettera firmata)

● *L'art. 36 delle DCA stabilisce con precisione a chi compete la notturna di 1ª categoria e tra questi sono compresi appunto i Capi Gestione.*

La 2ª categoria di notturna viene assegnata, di regola, a chi presta servizio in locali chiusi o al coperto, intendendosi per tali, uffici o magazzini e non « frigoriferi ». Ma questo è un problema diverso che le DCA non possono contemplare e che riteniamo giusto segnalare a chi di dovere. Per evitare la presenza di persone estranee nell'ambito dell'ufficio sarà bene chiedere l'intervento del personale preposto ai servizi di sorveglianza.

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC
tutto è più semplice,
sbrigativo, sicuro: si spende di meno,
il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli
perché la polizza comprende anche
la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi al fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI: Via Dante, 129, tel. 232121** - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298667 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480345 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Leo Vitalini
Tel. 2480

● **E' stato collocato** a riposo l'Ing. Filippo Manunza, Capo dell'Ufficio Trazione: funzionari e dipendenti lo hanno calorosamente festeggiato durante un simposio, al termine del quale gli hanno offerto un dono ricordo a testimonianza della profonda stima e della gratitudine per l'opera svolta durante la sua lunga permanenza ad Ancona. Il Direttore Comp.le, Ing. Vicuna, interpretando i comuni sentimenti, ha rivolto all'Ing. Manunza toccanti parole di commiato, ringraziandolo per aver dato, con rara competenza e alto senso di umanità, il meglio di se stesso all'Azienda e augurandogli una lunga, serena quiescenza. Ci associamo con i più vivi sinceri auguri.

Anche gli Ispettori Capi Fiorani dr. Enzo, Capo 2ª Div. Mov.to, e Longo ing. Mario, Capo 2ª Div. Lavori, e l'Ispett. P.le Di Maio Bruno, Capo 3ª Rep. Mov. di Pescara, sono stati collocati a riposo. A tutti il nostro cordiale augurio di futuro bene e lunghissima quiescenza.

● **Due fiocchi rosa** in casa di Magrini Giacomo, Operaio Arm.: Miria e Monica che formeranno un bel trio con la sorellina Mara. Auguroni. Altri fiocchi rosa: Barbara per l'A.M. Monina Vespasiano di Ancona, Sonia per il Conduttore Mercatucci Ettore di Ancona, Maria Carla per l'Op. Arm. Vittori Antonio di S. Benedetto, Sabrina per il Manovale Perugini Gianfranco di Nera M., Federica per l'A.M., Federica per l'A.M. Piccioni Alviero di Foligno, Monia per il Manovale Basili Alessandro di C. Nova, Dania per il Conduttore D'Eramo Lamberto di Foligno, Ilaria per l'A.M. Scarponi Giuseppe di Ancona, Claudia per l'A.M. Marcacci Angelo di Foligno, Federica per il Macch. Gambella Vincenzo di Ancona.

Fiocco celeste in casa di: Serrani Franco, C.S. di Spoleto, per Claudio; Fioretti Fernando, Capo Dep. di Ancona per Daniele; Soldani Gino, Conduttore di Terni, per Manlio; Proietti Antonio, Op. Arm. di Antrodoco per Nazzareno; Cardinali Giancarlo, Assist. Staz. di Foligno per Marco; Bartolini Gino, Aus. staz. di Ascoli P. per Guido; Schiavo Sirio, Op. qual. di Foligno per Marco; Petrelli Lamberto, Op. Arm. di Torre P. per Gabriele; Pescatori Bruno, Guardiano 1ª cl. di Fabriano, per Marco. Ai genitori e ai neonati complimenti ed auguri.

● **Le nostre sincere** condoglianze alle famiglie del Capo Gest. Super. Paciarotti geom. Settimio di Falconara M., del Macchinista Bini Renato di Fabriano e del Commesso Belfiori Massimo del D.P.V. di Ancona, immaturamente scomparsi.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Antonio Di Turi**, Segretario dell'Ufficio Personale Compartimentale, è stato eletto Sindaco di Bitetto in provincia di Bari. Nel complimentarci sinceramente gli auguriamo buon lavoro.

● **L'onorificenza** di Cavaliere al M.R.I. ha ottenuto il C.S. Superiore Antonio Prete, Titolare di Ostuni. Congratulazioni al neo insignito.

● **La promozione** a C.S. Sovrintendente ha conseguito Aldo Falcone di Bari Centrale: i nostri auguri anche per l'incarico di Capo Reparto Movimento di Bari.

● **Achille Citta**, Capo Stazione di Restinco, ha conseguito brillantemente la laurea in giurisprudenza. Le nostre sincere congratulazioni al non più giovanissimo amico per la grande volontà dimostrata.

● **Meritato successo** ha ottenuto il C.G. Superiore Franco Solito nella « personale » esposta al Centro Culturale « Studio 188 » di Trani, inaugurata dall'On. Di Vagno. Ad maiora è l'augurio che facciamo all'affermato artista.

Anche il Segr. Super. Nicola Caprioli, dell'Ufficio Lavori, ha ottenuto meritati riconoscimenti nelle Mostre di pittura a Taranto e Mottola, vincendo rispettivamente il 2º premio e la Coppa del Presidente della Regione.

● **Il collega Carlo Marzullo**, Commesso dell'Ufficio Movimento, desidera ringraziare i numerosi amici che, donandogli gratuitamente il proprio sangue, lo hanno aiutato in modo determinante a riacquistare la salute.

● **L'Operaio qualificato** dell'Officina Veicoli di Foggia Lorenzo Mavilia si è unito in matrimonio con la gentile signorina Rosa Palmulli. I nostri auguri alla giovane coppia.

● **La cicogna ha portato:** Lucrezia al C.G. Superiore Vito Losciale dell'Ufficio Commerciale; Manuela all'Oper. Donato Santoro dell'Officina Veicoli di Foggia; Claudia all'Oper. armamento Michele De Leonardis del Tronco di Spinazzola; Vito all'Oper. IE di S. Severo Salvatore Lecci; Maria all'Ass. Capo Vito Cinquepalmi di S. Severo; Ruggero al Manovale di Canosa Giuseppe Lasala; Ruggero all'Oper. IE Antonio Maldari di Barletta; Assunta all'Oper. IE Umberto Molaccio di Barletta; Davide all'Oper. Andrea Delli Carri dell'Officina Veicoli di Foggia.

● **Additiamo il generoso** gesto di altruismo compiuto dall'Oper. IE di Barletta Giuseppe Mastrapasqua che ha donato volontariamente il proprio sangue alla Banca del Sangue di Bari.

● **Cerimonie di commiato:** all'Ufficio I.E. per il Segr. Super. Michele Campanelli e l'Applicato Tecn. Capo Vito Vincesilao; a Potenza per il C.T. Sovrintendente Antonio Mesisca dirigente di quella Zona IE; a Bari C.le per il 1º Deviatore Sebastiano Garofalo: a tutti auguri di lunga e serena pensione.

● **La nostra solidarietà** alle famiglie per il decesso del cav. Luigi Granata C.S. P.le a.r.; della madre del Titolare di Trani C.S. Sup. dott. Nicola Bonante; della madre dell'Oper. IE Corrado Derobertis; della sorella dell'Oper. IE Cosimo Dilillo; della moglie dell'Assist. Antonio Ciandetti, tutti di Barletta.

● **A Foggia** il Cinema « Ariston » del Dopolavoro Ferroviario è stato completamente ammodernato acquisendo un sontuoso aspetto che dona decoro alla città ed al sodalizio. Alla cerimonia della inaugurazione erano presenti le maggiori Autorità cittadine e il Direttore Compartimentale ing. Bianco.

Lo stesso Dopolavoro Ferroviario ha curato una magnifica serata dedicata ai bambini protagonisti di una recita « Le pettegole », di canzonette e di un coro finale che ha suscitato prolungati e meritati applausi da parte del numerosissimo pubblico convenuto.

I piccoli artisti sono stati amorevolmente preparati dalla signorina Di Cuonzo e dal Maestro Nando Garofalo.

● **A Bari** è stata inaugurata una Sezione staccata del Dopolavoro Ferroviario al Rione Carrassi, zona dove abitano numerosissimi ferrovieri e pensionati che vedono così appagata una loro antica aspirazione.

● **Nella sala** del Cinema Ariston del Dopolavoro Ferroviario di Foggia si è svolta la cerimonia della premiazione del XXII Concorso compartimentale per l'abbellimento e il decoro delle stazioni e degli impianti.

La bella iniziativa, che intende dare un aiuto e un premio ai Dirigenti degli Impianti che danno volontariamente un sia pur modesto contributo per l'abbellimento con piante e fiori dei posti di lavoro e delle stazioni, e cioè a vantaggio dei viaggiatori che vi sostano e dei ferrovieri che vi lavorano, ha avuto un pieno successo con la partecipazione delle Autorità civili e militari e di numerosissimi ferrovieri.

Dopo il benvenuto rivolto ai presenti da parte del Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Foggia cav. Gino Totta, il Direttore Compartimentale ing. Bianco ha rivolto parole di elogio ai migliori classificati e l'invito a perseverare in tale benemerita iniziativa.

E' seguita la relazione del Presidente della Commissione dott. Mascolo il quale ha messo in rilievo questa forma di contributo dato dall'Azienda Ferroviaria — per iniziativa dei singoli ferrovieri — al miglioramento dell'ambiente; contributo tanto più valido in quanto non imposto ma determinato dalla volenterosa iniziativa dei singoli dirigenti.

Il dott. Mascolo ha altresì messo in risalto, a prescindere dalle piante e dai fiori che pur tanto ingentiliscono gli ambienti e lo spirito, il notevole contributo che le Ferrovie dello Stato danno al problema ecologico eliminando i potenziali gas di scarico delle centinaia di migliaia di auto e camions che servirebbero a trasportare i 960.000 viaggiatori e le 175.000 tonnellate di merci che i treni ogni giorno trasportano.

E' seguita poi la premiazione con coppe, diplomi ed oggetti vari.

La stazione di Cervaro è stata

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

Tradizioni nostre

proclamata vincitrice, mentre per gli altri impianti il primo posto è toccato al Deposito Locomotive di Foggia.

Non possiamo che plaudire anche noi alla gentile e meritoria iniziativa che potrebbe essere di esempio per numerosi altri Enti pubblici e privati oggi che alla ricerca del verde si va col lanternino.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Binario 10** — La neo-dottoressa Angela Tinti, Conduttore del DPV di Bologna C.le, si è brillantemente laureata in Lettere presso l'Università bolognese. L'A. Macch. Villiam Savoia del D.L. di Bologna C.le si è diplomato geometra e l'Op. qual. Nerio Scala, pure del D.L. di Bologna C.le, si è diplomato perito industriale. Ai tre bravissimi lavoratori-studenti vadano le nostre più vive felicitazioni.

● **A soddisfazione** di chi si lamenta perché gli Impianti minori vengono scarsamente citati (ma di chi è la colpa?), segnaliamo l'ascesa dei seguenti C. S. Superiori: Giuseppe Pozzi (da Porretta T) Agor Bolognesi da Montesanto) ed Antonio Delfitto (da Cadeo), passati rispettivamente alla dirigenza delle stazioni di Vergato, Gaibanella ed Alseno. Formuliamo a ciascuno dei tre neotitolari una lunga dirigenza senza grane e l'invito ad abbonare tutti i loro dipendenti, qualora non lo siano ancora, al periodico aziendale.

● **Nel recente convegno** annuale dei redattori compartimentali di « Voci » è stato reso noto, tra l'altro, che, pian piano, il nostro Compartimento ha risalito la china, raggiungendo il 60 per cento del personale abbonato e piazzandosi al 2° posto della graduatoria fra i 15 Compartimenti. Sento di dovere ringraziare quanti collaborano ininterrottamente nella campagna abbonamenti e faccio presente che, anche senza Riva, con un altro sforzo potremmo facilmente raggiungere il Cagliari, in testa alla graduatoria col 71,5 per cento.

● **« Tano dalla chioma bianca »**, alias Gaetano Gubbioli, C.S. Sup. di Borgo Panigale, è andato in pensione dopo avere prestato servizio in Sicilia, in Calabria, in Lombardia, in Piemonte, prima di soffermarsi, negli ultimi 15 anni, a Bologna B. Panigale, ove non ha consunto una sola giornata di malattia, sempre pronto a far da tappabuchi, vera ancora di salvezza per l'addetto al personale del 1° Rip. Movimento di Bologna. Sempre pronto anche ad aiutare e consigliare chiunque — ne sanno qualcosa i pensionati — merita un particolare cenno di saluto e di ringraziamento a nome del giornale, oltreché dei tanti amici che lo hanno segnalato per questo saluto.

● **Radio Montecarlo** manda in onda, da qualche tempo, una voce nuova, quella di Marcella Guttadauro, la diciottenne figlia di Giuseppe, C. Treno del DPL di Bologna C.le; abbiamo appreso or ora che la graziosa ragazza è fra i 16 finalisti del concorso « Una voce per Sanremo », per cui c'è da prevedere una sua solida affermazione. Auguri vivissimi alla nuova voce e felicitazioni all'orgoglioso papà.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Aldo Berutti**, Revisore Superiore 1ª classe, è stato degnamente e calorosamente salutato da tutti i Superiori, colleghi e dipendenti in occasione del suo ultimo giorno di servizio ferroviario. Di funzionari o di lavoratori che si sono distinti nella loro carriera per dedizione eccezionale o per alto spirito di sacrificio professionale anche il nostro Compartimento ha avuto qualche buon nome che potevasi proporre come visibile modello specialmente ai nuovi assunti. Berutti era proprio l'esempio concreto! Il suo lavoro o negli uffici del Movimento, o nelle Stazioni, o alla Dirigenza del Reparto Movimento costituisce, ancor oggi, una pietra di paragone. Vadano, dunque, all'amico Aldo da queste colonne gli auguri di lunga pensione e l'affettuoso saluto di coloro che, assenti per motivi di servizio, non poterono abbracciarlo nel commiato.

Il Direttore Generale ha conferito un encomio al gestore Giovanni Collica, il quale, in occasione di una rapina nella stazione di Acate, è riuscito a sottrarre ai ladri la maggior parte del denaro contenuto in cassaforte.

Sono stati inoltre elogiati, per aver prontamente restituito oggetti di valore e somme di denaro che avevano rinvenuto, i colleghi: Carlo Bellomi di Verona, Otello Federici e Mario Bogoni di Pinerolo, Pietro Bonato di S. Donà di Piave, Roberto Bosia di Genova, Renato Braschi di Genova, Nicola Carnimeo di Bari, Vittoriano Evangelista di Avezzano, Emanuele Ficarella di Bari, Francesco Fioretti di Roma, Antonio Fraziano di Udine, Paolino Ghedin di Treviso, Remo Giuliani di Rapallo, Mario Imperatore di Sulmona, Cassiodoro Marinelli di Rimini, Franco Morandini di Udine, Filippo Moretti e Raffaele Saba di Sassari, Albino Mossenta di Udine, Giuseppe Orsucci di Altopascio, Roberto Palma di Milano, Gian Battista Paracchino di Asti, Aldo Pisano di Torino, Alberto Pizzoferrato di Sulmona, Orazio Pizzolato di Treviso, Angelo Puglisi di Voghera, Italo Rizzo di Avellino, Mauro Rocati di Pontremoli, Franco Tosoratti di Udine.

● **Buona pensione** anche ad Antonio Marino Aiuto Macchinista, a Giovannino Mureddu e a Vittorio Polese Macchinisti del Deposito Locomotive di Cagliari.

● **Si è brillantemente** laureato in Giurisprudenza Francesco Angelo Arca, figlio diletto, dell'Operaio Specializzato Arca della Squadra Rialzo di Cagliari, discutendo l'interessante tesi di laurea « Gli acquisti degli Enti ecclesiastici nel diritto italiano » con il relatore prof. Sergio Laricia dell'Università di Cagliari.

● **Nuovi assunti** un po' dovunque: Elio del Rio al 9° tronco Lavori di Sassari quale Operaio d'Armamento, Renzo Gaias alla Stazione di Cagliari come Assistente, il pari qualifica Paolo Mura alla Stazione di Olbia e gli Operai Qualificati Luigi Secci al Deposito Locomotive di Cagliari, Salvatore Cocco alla Squadra Rialzo di Cagliari, Mauro Zanda al 1° Tronco Impianti Elettrici di Cagliari, Silverio Suella, Bruno Tranza, Ignazio Marongiu e il Manovale Raimondo Vincis al Deposito Locomotive di Cagliari.

● **Il Ministro dell'Industria e Commercio** on. Mauro Ferri ha inaugurato la 25ª edizione della Fiera Internazionale della Sardegna a Cagliari alla presenza di numerosissime autorità civili e militari. La rassegna fieristica sarda è stata caratterizzata quest'anno dalla ripresa dell'agricoltura isolana e dai programmi di richiamo turistico. Due intere giornate sono state riservate al Convegno « Turismo, mezzi di trasporto, approdi nella economia della Sardegna ». Per l'occasione erano presenti in Fiera esperti di rinomanza nazionale ed internazionale che hanno approfondito i problemi connessi alla politica dei trasporti e del turismo considerati come fattori di sviluppo economico.

● **Sono deceduti** in questi ultimi giorni: l'Aiuto Macchinista Giovanni Chessa del Deposito Locomotive di Cagliari, Gemma Giorgi, madre del Titolare della Stazione di Decimomannu Giorgio Talmassons, Giuseppe Cossu, autista del Centro Automobilistico dell'I.R. a causa di un incidente automobilistico avvenuto sulla « Carlo Felice » nei pressi di Campeda, e Rita De Fraia moglie del Revisore Superiore Bruno Neri. A tutti i colleghi ed alle rispettive famiglie le nostre condoglianze vivissime.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Un cordiale saluto** all'Isp. Capo Dott. Salvatore Cirafici dell'Ufficio Commerciale che dopo meritata carriera lascia il servizio Ferroviario; al Rag. Attilio Vignolo che ha diretto dall'istituzione il 5° Riparto dell'Ufficio Ragionieria ed all'Applicato Arturo Donato dell'Ufficio Materiale e Trazione nostro valido ed affezionato collaboratore. A tutti « Voci » augura serena e lunga pensione.

● **Con Decreto del Presidente** della Repubblica dello scorso dicembre il Rev. Sup. di 1ª cl. Rag. Duilio Fabrini dell'ufficio Movimento è stato insignito dell'onorificenza di « Cavaliere » dell'ordine al Merito della Repubblica.

Ci è gradito formulare al neo Cavaliere le più vive congratulazioni per il riconoscimento che premia la fervida vita ferroviaria di un valoroso e solerte Funzionario.

● **Auguroni ed evviva** per il collega Capo Stazione Gianni Graziano di Genova P.P. che ha impalmato la gentilissima signorina Anna Maria Boccaccio.

I tiepidi raggi della « Lanterna » vogliono con i pensieri di « Voci », augurare felice cammino agli sposi novelli.

● **Un affettuoso pensiero** di cordoglio al Verificatore Pietro Moretti di Savona che recentemente ha perso il padre Carlo.

I colleghi e gli amici vogliono attraverso « Voci » portare i loro sensi del fraterno dolore all'amico Pietro.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Movimenti alla dirigenza** dell'Ispettorato Sanitario. Cordialmente salutati da tutti i collaboratori, hanno lasciato l'Ufficio il Dott. Ottorino Borino,

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

collocato in quiescenza, ed il Dott. Antonino Calcera, che ha raggiunto la destinazione di Reggio Calabria. Nuovo Capo dell'Ufficio è il Dott. Corrado De Gregori, proveniente da Ancona, al quale formuliamo l'augurio di una serena permanenza nel Compartimento lombardo.

● **Il Cav. Pietro Luigi Guerrini,** dirigente il servizio di anticamera del Direttore Compartimentale, ha lasciato l'Azienda a domanda. Lungo i trent'anni di attività è stato alle dipendenze di cinque Direttori Compartimentali. Nell'ordine: gli Ingegneri Bondavalli, Fiacchetti, Forte, Rossetti, compreso l'attuale in carica, Ing. Pulga. I dipendenti dell'Ufficio Personale Compartimentale e della Segreteria particolare del Direttore, festeggiandolo, gli hanno consegnato un dono ricordo. Congratulazioni.

● **Con rimpianto,** i colleghi pensionati ricordano il Capo Stazione Principale Emilio Mannori, già in servizio a Milano C.le ove la sua « verve » toscana gli permise di raccogliere franche amicizie. E' scomparso alcuni mesi fa. E' pure mancato il Sorvegliante P.le Placido Giannotti, che diresse il 3° T.co Lavori di Voghera. Al figlio Luciano, Applicato Capo all'Ufficio Lavori, il nostro cordoglio.

● **I medici fiduciari** del Compartimento hanno eletto alla unanimità le cariche sociali, affidate al Dott. Ruggero Rizzitelli (presidente) al Dott. Raimondo Flores (Segretario) ed al Dott. Agostino Bossi (Tesoriere). Buon lavoro.

● **Vi sono cerimonie** che lasciano il segno. Come è capitato ad Italo Pasotti, Applicato Capo neo pensionato, al quale quasi sono venute le lacrime agli occhi quando colleghi, amici e superiori del Deposito Locomotive di Voghera, fra i quali il diretto Capo Reparto Dr. Lomasto, gli hanno porto una medaglia d'oro al termine di un simposio organizzato in suo onore presso un locale cittadino. Auguri.

● **Cicogna express** — Luca, all'Applicato Antonio Lionetti, dell'Ufficio Movimento. Felicitazioni.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Il giorno 21 febbraio** u.s., nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Palermo si è tenuta una conferenza-dibattito nel corso della quale il Revisore Superiore dott. Giuseppe Falletta, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, ha svolto una interessante ed approfondita relazione sull'adozione dell'orario flessibile negli uffici.

Subito dopo il Segretario Tecnico geom. Giovanni Perrotta, dell'Ufficio Lavori, ha trattato il problema relativo all'avvicendamento del personale negli uffici stessi.

Dai numerosi interventi è emerso che i due temi trattati avevano molti punti in comune e che, in particolare, l'introduzione del nuovo sistema-orario incontra il gradimento del personale.

A conclusione della conferenza-dibattito il Direttore Compartimentale, ing. Antonio Picciocchi, valutati i diversi vantaggi che deriverebbero sia al personale che all'Azienda, si è dichiarato favorevole all'adozione dell'orario flessibile negli uffici ed ha promesso il suo interessamento presso gli Organi centrali della Azienda affinché l'orario di cui trattasi abbia al più presto inizio, a titolo sperimentale, presso un Ufficio compartimentale.

● **Il Capo Stazione Superiore** Giuseppe Fiume, della stazione di Alcantara, è stato recentemente eletto Sindaco del Comune di Fiumefreddo.

I nostri rallegramenti.

● **Hanno recentemente** lasciato il servizio ferroviario, a domanda, gli Ispettori Capi Superiori Lo Sardo ing. Francesco, Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, e Licheri dott. Giuseppe, Capo dell'Ufficio Sanitario di Palermo, e gli Ispettori Capi dott. Vincenzo Molino, dell'Ufficio Sanitario di Palermo, il Prof. Francesco Landolina, Capo dell'Ufficio Sanitario Acquicella e l'ing. Federico Milazzotto, Capo della 4ª Divisione Esercizio Lavori di Messina.

A tutti formuliamo i nostri auguri di lunga e serena quiescenza.

● **L'Ispettore Capo** dott. Aldo Oggiano, dopo alcuni anni di permanenza a Cagliari, alla dirigenza di quell'Ufficio Sanitario, è stato ritrasferito a Palermo, dove ha assunto la dirigenza del locale Ufficio Sanitario.

Al caro dott. Oggiano « Voci » formula i rituali auguri di buon lavoro.

● **Lauree:** presso la facoltà di Magistero dell'Università di Palermo si è laureata in Pedagogia la sig.na Gabriella Guarino, figlia del Segretario Superiore Giuseppe, dell'Ufficio Movimento. La sig.na Guarino ha discusso una interessante tesi su « Alcuni rilievi sul problema della delinquenza minorile ». Relatore la Ch.ma prof.ssa Liliana Terrana Riccobono.

Dopo i propri fratelli Michelangelo (Medicina e Chirurgia) e Luigi (Pedagogia), anche Mario Marullo, figlio del Capo Gestione Superiore Giuseppe, della stazione di Barcellona Castroreale, ha conseguito presso l'Università di Messina, la laurea in Medicina e Chirurgia riportando la votazione di 110 su 110 e la lode, nonché il diritto alla pubblicazione della tesi. Relatore: Prof. Ferrara.

Ai due neo-dottori le più vive felicitazioni di « Voci ».

● **Il collega Rosario Dragna,** della Stazione di Alcantara, si è unito in matrimonio con la gentile Sig.na Girolama Franciamore. Auguri.

● **Sono felicemente venuti** alla luce Bernardo D'Angelo, secondogenito del Commesso Benedetto, dell'Ufficio Personale Compartimentale, e Fabrizio Porretto, primogenito dell'Assistente di stazione p.i. Gaetano, della stazione di Palermo Centrale.

Vive felicitazioni.

● **Onorificenza.** L'Operaio specializzato a riposo Vito Prugno, residente a Termini Imerese, è stato insignito dell'Onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

Complimenti.

● **Organizzata** dal cav. Pietro E. Trio, Titolare della stazione di Barcellona-Castroreale, si è svolta una cerimonia culturale nella sala del Consiglio Comunale della cittadina messinese, nel corso della quale è stato presentato il volume di liriche « La porta del Silenzio » dell'on. Prof. Nino Muccioli.

Ha fatto seguito un « recital » di Poesie del volume, curato da Michele Abruzzo del Teatro Stabile di Catania.

« Città e traffico », la foto vincitrice del 15° Concorso fotografico ferroviario di Firenze. Autore, Danilo Toti.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel. 3520

● **Lauree** — Hanno conseguito brillantemente la laurea: in economia e commercio Spanti Demetrio figlio dell'Applicato Capo Cosimo dell'U.P.C. e Musolino Francesco figlio dell'Applicato Tecnico Domenico dell'Ufficio Lavori; in lingue e letterature straniere la signorina Malara Flaviana Maria sorella dell'Applicato Capo Rag. Vincenzo dell'U.P.C.; in lettere classiche la signorina Strati Agata nipote del

Segretario Superiore Geom. Tranquillo Orazio dell'U.P.C. A tutti le nostre più sincere congratulazioni.

● **Nozze** — Nella Cattedrale di Reggio Calabria il Rev. Don Cotroneo ha unito in matrimonio la signorina Nicoletti Francesca impiegata presso l'Ufficio Movimento Compartimentale e figlia del Segretario Superiore di 1ª classe dell'U.P.C. Enrico, col Dott. Pasquale Piscopo. Compare d'anello al rito è stato lo zio della sposa Dott. Giorgio Jelo mentre testimoni: per la sposa il Dott. Ezio Alessandro Cuzzopoli, Ispettore Capo e Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale e per lo sposo il Dott. Matteo Bonanno, Ispettore dell'Istituto Assicurativo R.A.S. Dopo il rito religioso i molti amici convenuti ed i parenti tutti hanno partecipato allegramente al pranzo nuziale. Alla coppia, auguri di ogni bene di felicità futura.

● **E' nato** Fabio Domenico Alletato figlio di Giuseppe e di Francesca Plutino figlia dell'Applicato dell'U.P.C. Domenico. Auguri e felicità al piccolo arrivato.

● **Ha lasciato il servizio** attivo il Segretario Geri Amleto dell'Ufficio Ragioneria. Legati all'amico Amleto da vecchia amicizia fin dal suo arrivo nella nostra Reggio Calabria, siamo stati anche suoi ammiratori perché prestigioso atleta degli anni trenta e detentore di « record » di mezzo fondo nell'ambito ferroviario. Gli auguriamo ora ulteriori soddisfazioni nella sua quiescenza che, data la giovane età, sarà senz'altro lunghissima, insieme alla sua famiglia.

● **Onorificenza.** Il Capo Tecnico P.le a riposo Casaburi Cav. Ignazio già dell'Ufficio I.E. su proposta del nostro Ministro è stato nominato Cavaliere Ufficiale.

Anche su proposta del Ministro dei Trasporti l'Applicato Capo della Commerciale Paolo Calvarano è stato nominato Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni!

● **Le nostre sentite** condoglianze giungano da queste colonne al Segretario Superiore Zocco Dott. Salvatore per l'improvviso decesso del suo caro papà signor Pietro avvenuto ad Ispica (Ragusa).

● **Dopo oltre 42** anni di lodevole servizio ha lasciato la nostra Azienda il Capo Squadra Linea Stella Beniamino del 7° Tronco bis Amantea. Gli auguriamo una lunga e serena quiescenza.

ROMA Servizi

● **Binario dieci:** complimenti al giovane Segretario Walter Martino, laureatosi con brillante votazione in Giurisprudenza, presso l'Università di Napoli.

● **Cicogna express.** E' nato Fabio in casa dell'App. Fausto Barberis, al quale inviamo le nostre felicitazioni.

● **Onorificenze.** E' « Ufficiale » al merito della R.I. il cav. Luigi Costa, Dirigente la Tipolitografia FS; sono « cavalieri », sempre al merito della R.I., il Segr. Sup. di 1ª cl. Vincenzo Dello Jacono e il Segr. Sup. a r. Pasqualino Di Lena. Felicitazioni a tutti.

● **Collocamenti a riposo.** I Dir. Sup. ing. Ennio Finocchi, dr. Pietro Villa, ing. Goffredo Sappino, e ing. Giovanni Boido; il 1° Dir. ing. Fernando Annibale; il Segr. Sup. Domenico Lanza; gli Op. Sp. Antonio Clappis e Silvio Cantiani; il Comm. Capo Vincenzo Rainaldi; l'Aus. Magg. Dandolo Ferrante e il Segr. Sup. Vincenzo Radicci. A tutti, auguri di lunga pensione.

● **Il giorno 15 marzo u.s.,** Emilio, figlio del Segr. Sup. Ersilio Petrucci del Serv. Mov., si è laureato in Economia e Commercio, discutendo la tesi « L'intervento pubblico contro l'inquinamento atmosferico », riportando la votazione di 100/110.

Relatore il Chiar.mo Prof. Steve Enzo.

Al neo dottore ed al felice papà, i nostri rallegramenti.

● **La casa del dott.** Bruno Sacchetti, della Segreteria del Sottosegretario on. Valiante, è stata allietata dall'arrivo del piccolo Giuseppe, festosamente accolto dalla graziosissima sorellina Alessandra.

All'amico dottor Bruno, alla gentile Signora Pina e ai nonni i più vivi rallegramenti ed auguri.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Marcia nuziale.** Circondati dai figli, nipoti, parenti ed amici, hanno recentemente festeggiato le « nozze d'oro » l'Applic. Capo a riposo Nunzio Bellini, già dell'U.P.C., e la gentile consorte signora Leonilde nata Forte, genitori amatissimi del collega Segret. Superiore Alberto del Servizio Approvvigionamenti. Felicitazioni ed auguri vivissimi di « Voci ».

● **Cicogna express.** A Palestrina è arrivato Valentino, vispo e roseo primogenito dell'Assist. Staz. Camillo Mandolari di Roma Termini. Al felice papà, alla felicissima mamma signora Maria Luisa e al piccolo Valentino i nostri vivissimi auguri.

La casa del Deviatore Angelo Costantini di Roma Termini è stata allietata dall'arrivo, il giorno 3 marzo corr. del piccolo Paolo. Al papà e alla mamma Signora Nanda le nostre felicitazioni ed auguri vivissimi al piccolo Paolo.

● **I nostri lutti** — Colpito da inesorabile morbo, è deceduto recentemente l'Assist. di Stazione Carlo Cavoli dell'Ufficio Veicoli di Roma Termini. La morte lo ha colpito nel giorno stesso in cui veniva collocato a riposo a domanda, fruendo delle previste agevolazioni vigenti. Ottimo agente assunto giovanissimo nell'Azienda Ferroviaria, vantava la maggiore anzianità di stazione e godeva di una particolare simpatia e notorietà per la sua caratteristica figura e l'indole scherzosa. Commossi, lo ricordiamo agli amici e porgiamo ai familiari vive condoglianze.

● **E' deceduto** in ancor valida età, il Dr. Ing. Alessandro Scopece, Capo dell'Ufficio Materiale e trazione Compartimentale.

La immatura scomparsa dell'Ing. Scopece, funzionario di profonde doti umane e valente tecnico ferroviario, amatissimo dai collaboratori e dal personale, ha destato viva emozione in quanti avevano il piacere di conoscerlo.

La salma dello scomparso, dopo essere stata esposta nella camera mortuaria dell'Ospedale Policlinico Umberto I di Roma ricevendo il commosso omaggio di numerosissimi ferrovieri ed amici, è stata trasportata a Napoli per essere tumulata nella tomba di famiglia.

Nella Cappella della stazione di Napoli Centrale è stato celebrato un rito funebre al quale hanno partecipato, unitamente ai familiari, vari alti funzionari dell'Azienda tra i quali il Consigliere di Amministrazione Ing. Cossu, il Direttore del Servizio Materiale e Trazione Ing. Bolognin, il Direttore Compartimentale di Napoli Ing. Frunzio, il Direttore Centrale del Servizio Movimento Ing. Pietropaoli, il Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione di Napoli Ing. Macchiaroli e numerosi altri in rappresentanza dei vari Servizi e Compartimenti.

Porgiamo ai familiari l'espressione della nostra solidarietà in tanto dolore.

● **Ha lasciato** recentemente il servizio, usufruendo delle vigenti disposizioni di legge, il Dr. Salvatore Russo Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale.

E' stato chiamato a succedergli in tale incarico il Dr. Antonio Utzeri il quale, già della Sede Centrale, ritorna a Roma dopo aver diretto gli Uffici Personali Compartimentali di Napoli-Genova e Milano. Auguriamo al Dr. Russo una lunga e serena quiescenza e buon lavoro al Dr. Utzeri.

● **Severino,** figlio del nostro collega C.T. Paolo Gubbiotti del D.P.V. di Roma, si è unito in matrimonio con la signorina Carla Trentin. La cerimonia si è svolta nella chiesa di St. Bartelem Nus in Val d'Aosta.

Agli sposi auguri e felicitazioni.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **E' stato recentemente** inaugurato a Casale Monferrato un nuovo dormitorio, che, in base al giudizio unanime dei tecnici e degli utenti, è da considerare « pilota ». L'edificio consta di trenta posti letto, corrispondenti ad altrettante camere singole, aventi ognuna i propri servizi igienici indipendenti. Contribuiscono inoltre ad offrire il massimo comfort i moderni impianti di docce, alcuni luminosi refettori, le porte plastificate antiluce, i muri antirumore, gli apparecchi di chiamata notturna ispirati a criteri di sicura efficienza e l'arredamento ad un tempo sobrio e funzionale. Dell'opera, il cui costo totale ammonta a lire 54.600.000, fa parte anche un reparto adibito a dormitorio femminile.

● **Il giorno 8 marzo** si è svolta, nella ex saletta di 1ª cl. della Stazione di Torino PN, la « festa della donna », organizzata dalle Signore Binasco e Pallina del GUCI di Torino PN. La cerimonia, cui hanno partecipato la Rappr. Naz. UDI, il Direttore Comp.le, alcuni Capi Ufficio, il Capo dell'OMR, il Capo Stazione Titolare e numerosissime donne (nel Compartimento sono 1100), ha voluto sottolineare l'efficienza della donna nel mondo del lavoro e di quello ferroviario in particolare ed auspicare la realizzazione di tutte quelle strutture sociali che contribuiscono a rendere sempre più possibile per la don-

CON RECENTE provvedimento Gerald A. Fellick, da 25 anni Capo della Rappresentanza a Roma delle ferrovie Britanniche, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica italiana.

« A true-born Englishman » - un inglese puro sangue, diremmo noi, anche perché sembra accertata la sua discendenza da un chieftain di una delle tribù Sassoni, stabilitasi nel 442 d.C. nel Northumbria - e nel contempo un « romano de Roma », e non tanto per quei 25 anni di cui abbiamo detto, quanto per la sua profonda conoscenza del dialetto romanesco e per il suo affetto per la nostra città. L'amico Fellick ha meritato l'ambito riconoscimento per la collaborazione costante con la nostra Azienda, per il fervore di iniziative e per la non comune carica di simpatia.

Nell'esprimergli le più sincere felicitazioni vorremmo che ci togliesse una curiosità: farà precedere il proprio nome dall'italico CAV. o dal britannico KNIGHT?

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

na conciliare le esigenze della famiglia con il pieno inserimento nell'attività produttiva.

● **La premiazione** degli Impianti vincitori del « Concorso Riduzione Infortuni » per l'anno 1971 ha avuto luogo nelle località di Torino, Alessandria, Novara, Savona e Cuneo, con cerimonie presiedute dallo stesso Direttore Compartimentale Ing. Petruzzi. Dei centotrentasette Impianti similari che avevano partecipato al Concorso, ben novantadue hanno ricevuto il « Diploma d'Onore » e, di questi ultimi, sessantadue hanno avuto anche il riconoscimento dello « Stendardo della Sicurezza ».

● **Il Gruppo Modellisti Ferroviari** di Torino ha compiuto il ventesimo anno di vita. La ricorrenza è stata festeggiata presso la sede del DLF di via Sacchi, con l'intervento del Direttore Compartimentale e del vice Presidente della FIMF, Ing. Angelini. Agli intervenuti ha parlato il Presidente della sezione torinese, Ing. Pecco, il quale ha tracciato in sintesi una panoramica dell'attività svolta dal gruppo durante i due decenni trascorsi. Nella circostanza sono state pure proiettate delle bellissime diapositive, riproducenti linee e mezzi ferroviari pressoché di tutta l'Europa.

● **Un cordiale benvenuto** ed un affettuoso augurio di buon lavoro rivolgiamo ai numerosi Capi Tecnici e Segretari, recentemente assunti presso i vari Uffici del Compartimento.

● **Recentemente**, alla presenza delle massime Autorità ferroviarie del Compartimento, è stata inaugurata in via Nizza 36 la nuova Sede Sindacale Provinciale e Compartimentale nei locali assegnati dall'Azienda al Sindacato Ferrovieri Italiani di Torino. I discorsi di rito sono stati tenuti dal sindacalista Ferruccio Bosisio e dal Direttore Compartimentale, Ing. Petruzzi.

● **La dirigenza** del locale Uff. Movimento è stata da poco assunta dall'Ing. Michele Galatola, rientrato da Napoli. Al valente funzionario un cordiale « bentornato » e tanti auguri di buon lavoro.

● **Continua l'esodo** volontario dei Dirigenti del Compartimento; nel decorso mese di marzo hanno lasciato l'Azienda gli Isp. Capi: Dott. Silvio Amprimo dell'Uff. Ragioneria; Dott. Carlo Monchiero dell'Uff.M.T.; gli Ingg. Plinio Cottafava, Giovanni Errichiello, Cesare Martinelli, Pietro Castrucci dell'Uff. Lavori; gli Ingg. Carlofranco Boffano e Antonio Grasso dell'Uff. I.E.; l'Ing. Roberto Catalono dell'OMR; l'Ing. Francesco Ravazzola dell'Uff. Movimento; il Dott. Mirko Maggiolini dell'U.P.C. A tutti i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Il 2 marzo**, mentre stava compiendo il suo normale lavoro di controllo lungo la linea, l'Op. sp. Arm. Sergio Alutto, del 53° Tr. Bra, è stato travolto ed ucciso da un'automotrice. Sono deceduti il C.G. Sup. Pietro Thea della Delegazione di Modane e l'A.M. Mario Savio del DL di Bussoleno.

● **Marcia nuziale:** per l'ex Op. Arm. Michele Antonucci, già del 5° Tr. Chivasso, che ha condotto all'altare del Duomo di Vercelli la gentile Sig.na Giuseppa Giordano. Auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express:** Tiziana all'Ass. Staz. Jole Zacco Occone, dell'Uff. C.T. Vivissime felicitazioni.

● **Condoglianze** rivolgiamo ai seguenti Colleghi del Terzo Reparto Rag.: Segr. Sup. Norma Caneva, per la morte del padre Antonio Sabattini, già C.T. P.le dell'Uff. Collaudi di Torino; Segr. Graziella Zacco, per la morte del padre Luigi Baldi, già C.S. 1ª di Civitavecchia; Segr. Sup. Derio Cocito, per la morte, a novantacinque anni di età, della madre Sig.ra Clotilde Correggia.

Sentite condoglianze anche all'Isp. Capo Dott. Mario Guglielminetti, attuale Dirigente dell'Uff. Controllo Merci, per la morte del padre Cav. Attilio, già Capo Rep. presso lo stesso Impianto.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Il 12 febbraio** è stato collocato in quiescenza con la qualifica di Dirigente Generale, l'Ispettore Capo Sup.re ing. Arturo Pucillo sostituito del Capo Ufficio Impianti Elettrici.

Nel corso di una simpatica cerimonia di commiato, alla quale hanno partecipato i funzionari del compartimento e i dipendenti dell'Ufficio I.E., il Direttore Comp.le ing. Giorgio Contaldi ed il Capo Ufficio I.E. ing. Ferreol Fiorucci, hanno preso la parola per porgere il saluto dei ferrovieri al funzionario che ha vissuto gran parte dei suoi anni di servizio alle dipendenze del nostro Compartimento.

Giungano all'ing. Pucillo gli auguri di una lunga e serena quiescenza da parte dei colleghi, dei dipendenti e di « Voci ».

Il 10 febbraio è stato l'ultimo giorno di lavoro alle dipendenze dell'Azienda per l'Applicato Capo del Gruppo Orari del locale Ufficio Movimento Faustino Gardina.

Il 2 febbraio ha lasciato il servizio il Segretario Sup.re di 1ª cl. Arturo Cardinali, Dirigente Amministrativo del D.L. di Udine.

Il 5 febbraio è stato collocato in quiescenza il Segretario Tecnico Sup.re Raffaele Di Nuzzo, coadiutore del Capo Riparto Nuovi Impianti T.E. del locale Ufficio I.E.

Il 21 gennaio il Segretario Tecnico Sup.re Bon geometra Ermanno, del Riparto Lavori di Tarvisio è andato in pensione.

Il 26 gennaio anche l'Assistente Capo di Stazione Ulian Giacomo della Stazione di Tarvisio C.le ha lasciato il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età. Per lo stesso motivo sono andati in quiescenza anche: Elvira Bulfon nata Pittino, Guardiano di 1ª cl. del 5° Tr. Linea di Portogruaro; Anna Mocnik nata Brajni, Guardiana del Tronco Lavori di Gorizia.

Giungano a tutti i cari colleghi, da parte degli amici e dei superiori, gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **Con decorrenza** 1-1-72, il Capo del 2° Tronco I.E. di Villa Opicina, perito industriale Giuseppe Tomasi è stato promosso alla qualifica di Capo Tecnico Sup.re.

Ha ottenuto anche la promozione a Capo Tecnico Sup.re, con decorrenza 28.4.72, Dario Danelutto, coadiutore del Dirigente della IV zona I.E. di Udine.

Auguri vivissimi ai neo promossi da parte dei Superiori e dei colleghi.

● **Il 16 febbraio** il Capo Gruppo Combustibili del D.L. di Udine, Segretario Tecnico Sup.re Linneo Cramaro è stato trasferito alle dipendente dell'Ufficio 5° del Servizio Materiale e Trazione. Auguri di buon lavoro nella nuova Sede al collega Cramaro.

● **Apprendiamo** con compiacimento che di recente il Segretario Sup.re Aristea Pupo, Capo Gruppo della Segreteria dell'Ufficio Commerciale e Traffico, è stata insignita dal Presidente della Repubblica della onorificenza di « Cavaliere al merito della Repubblica ».

● **Marcia Nuziale** il 16 febbraio per Luciana, figlia del Segretario Sup.re del locale Ufficio Movimento Camillo Rebuttini, unitasi in matrimonio, a Milano, con il dr. Silvano Holzer.

L'11 febbraio, nella magnifica chiesa dei Padri Liguorini di Avellino anche il Capo Gestione D'Argenio rag. Bruno della Stazione di Cervignano e la signorina Rita Perrone hanno coronato il loro sogno d'amore.

« Voci », gli amici e i colleghi porgono agli sposi auguri di felicità.

● **Fiocco azzurro** sulla porta di casa del Segretario del locale Ufficio Personale Compartimentale Silvano Fulizio. In casa Fulizio dal 21 febbraio c'è anche Luigi, un grazioso e paffuto marmocchio.

Auguri alla signora Fulvia, al caro amico Silvano e al neonato.

● **E' deceduto**, dopo lunga malattia, all'età di 72 anni, il sig. Marcello Calcinari, padre del Segret. Sup. del locale Ufficio Ragioneria Nella Menegazzi.

Il 10 gennaio ha cessato di vivere a Firenze Roberto Ferri, padre del Segret. del locale Ufficio Ragioneria Clara Pelagatti.

Gli amici e « Voci » formulano alle care colleghe sentite condoglianze.

● **Domenica 25 febbraio** si è svolta a Tarvisio l'attesa gara compartimentale di sci fra ferrovieri e figli alla quale hanno partecipato le Sezioni Sci dei D.L.F. di Tarvisio-Pontebba-Udine-Villa Opicina e Trieste.

Nelle varie categorie si sono maggiormente distinti, piazzandosi ai posti d'onore, i seguenti atleti del D.L.F. di Trieste:

— Muran Lorenza e Carga Roberta (cuccioli);

— Muran Alessandra e Di Giovanni Nicoletta (ragazze);

— Bagatto Pierpaolo e Ferin Ezio (juniores);

— Longaretti Gianantonio, Bagato Marcella e Cuzzi Eleonora (seniores).

A seguito di tali piazzamenti l'ambito « Trofeo » è stato aggiudicato per la prima volta al D.L.F. di Trieste.

Un particolare ringraziamento giunga, attraverso le colonne di « Voci », al C. Tecn. Sup. Gianantonio Longaretti, apprezzato dirigente del Gruppo sci del D.L.F. di Trieste, che con passione e competenza si è sempre impegnato nella preparazione degli atleti.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **L'Ufficio Comp.le I.E.** di Venezia ha salutato calorosamente il suo capo, il dott. Ing. Renato Russo, che quale Dirigente Generale, è stato collocato a riposo ai sensi dell'art. 67 del D.P.R. 748/1972.

Al valente funzionario, che, da oltre quattro anni, dirigeva l'importante Ufficio Tecnico, vada-

GLI AMICI DI « VOCI »

A Dante Masper, già operaio qualificato di 1ª (che la foto ritrae durante la cerimonia della consegna del « Premio della bontà » assegnatogli dal Comune di Lodi) un caloroso « grazie » per la sua efficace opera di diffusione di « Voci della Rotaia » tra i ferrovieri pensionati.

no gli auguri più fervidi dei suoi collaboratori, dipendenti ed amici.

Nella stessa giornata è stato pure festeggiato il dr. Ing. Lelio Bertini, Capo della Divisione d'Esercizio dello stesso Ufficio, il quale in virtù del medesimo Decreto è stato posto a riposo quale Dirigente Superiore.

« Voci della Rotaia » si associa nel porgere i più sinceri voti di lunga e serena quiescenza ad entrambi.

● **Porgiamo il nostro vivo saluto** e l'augurio più sincero alle decine di giovani che, nel mese di Febbraio, sono entrati a far parte della nostra Azienda, in qualità di Capi Tecnici, di Segretari Amministrativi o Segretari Tecnici nei vari Uffici della Direzione Compartimentale di Venezia.

Questo rinnovarsi delle forze del lavoro è valida testimonianza della vitalità e del perenne interesse che la ferrovia continua ad esercitare nel paese.

● **Per raggiunti limiti di età** e di servizio, sono stati collocati a riposo: il Manov. Spec. Pietro Bettio del D.L. di Padova e gli operai specializzati dell'Armamento Rino Bragaggia del tr. 4 di Padova e Antonio Revolfato del tr. 22 di Belluno. A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

● **A pochi mesi dal suo** collocamento a riposo è improvvisamente deceduto il sig. Giovanni Gasparini già Commesso Capo dell'U.P.C. di Venezia.

Alla moglie ed ai figli, colpiti dal dolore, vadano le nostre più sentite condoglianze.

● **Un fatale investimento** automobilistico stroncava la vita dell'Operaio specializzato della S. Rialzo di Venezia Giovanni Rinaldin, pochi giorni prima di essere collocato a riposo per raggiunti limiti di età.

Ai familiari desolati « Voci » porge sincere condoglianze.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Ferrovia del Brennero:** La sala dei congressi del prestigioso palazzo della « Gran Guardia » di Verona, ha ospitato nei giorni 26-27-28 gennaio numerosi tecnici ed operatori economici, italiani e stranieri, per il « Convegno Intercittà Ferrovia del Brennero: problema d'Europa ». Sono intervenuti il Ministro dei Trasporti on. Aldo Bozzi, in rappresentanza del Presidente del Consiglio dei Ministri, ed il Direttore Generale ing. Filippo Bordoni, quale Presidente dell'Unione Internationale des Chemins-de-fer (UIC).

I qualificati interventi hanno posto in risalto la ormai indilazionabile necessità di ammodernare il collegamento ferroviario Verona-Monaco verso Innsbruck mediante una galleria oscillante fra i 40 e i 60 Km.

Gli studi di esperti italiani, quali Sardagna e Marin, e austriaci Dressler e Neuner, offrono sul piano tecnico soluzioni valide e realistiche. Ai reggitori della cosa pubblica e ai responsabili delle amministrazioni interessate, la scelta e le decisioni. Ma, come ha concluso l'ing. Aldo Gargiulo, Direttore Comp.le di Verona, prima di affrontare un problema di così vasta portata è necessario procedere al miglioramento delle infrastrutture, al raddoppio della Verona-Bologna, alla costruzione di alloggi e dormitori creando nel contempo centri organizzati per la miglior utilizzazione del tempo libero a favore dei ferrovieri che operano nelle zone disagiate dell'Alto Adige.

● **Ferrovieri artisti:** parliamo del Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. Cav. Leonardo Calzolari, pittore. E' in pensione. E' stato Assistente Lavori a Legnano dal dopoguerra in poi; una prestigiosa carriera: da Inserviente a Segretario Tecnico Sup. 1ª cl. Non gli è parso di salire in alto: è rimasto umile, buono, amico di tutti. Nelle sue realizzazioni pittoriche coglie gli aspetti più angusti della natura con la stessa semplicità del suo animo: il tocco del pennello gioca con una varietà di colori che lasciano intravvedere un desiderio di espansione della sua particolare umanità.

Con gli artisti legnaghesi, ora che tempo ne ha, passa di mostra in mostra. Successi, delusioni, riconoscimenti non fanno mutare il suo bonario sorriso.

E nelle pause della giornata, torna in stazione, alla sede del Dopolavoro del quale è stato per lunghi anni Consigliere e Cassiere-Economo.

All'amico Leonardo, così carico di simpatia, i nostri migliori auguri per futuri successi artistici.

● **Marcialonga 73...** e dài! il nostro « vecio » classe 1915, Luigi Piller Roner, Deviatore a S. Candido, si è presentato a Cavalese con gli altri 6.000. E' arrivato 895° nella giornata più lunga dello sci nordico italiano.

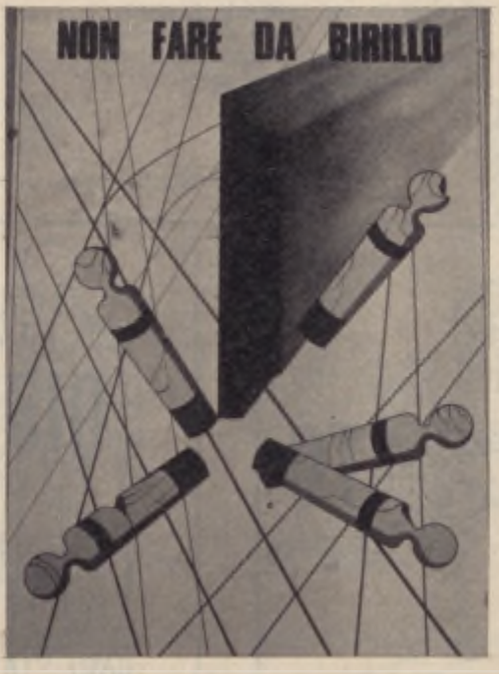
La famiglia ferroviaria, nel formulargli le rituali congratulazioni, attende ora l'esibizione del 1974.

● **Presso l'Ufficio Movimento** recentemente sono stati festeggiati, per il loro collocamento a riposo: i Commessi Otello Sterzi, Luigi Carpané e l'Applicato Capo Bepi Gaiga.

L'ing. Salvatore Puccio, Capo Ufficio, ha messo in risalto le doti di operosità dei tre collaboratori: lo Sterzi che fino a pochi anni fa ha operato presso la Stazione di Verona P.N. nella difficile e onerosa mansione di Manovratore; il Gaiga e il Carpanè, quali responsabili, per lunghi anni, della branca « corrispondenza ».

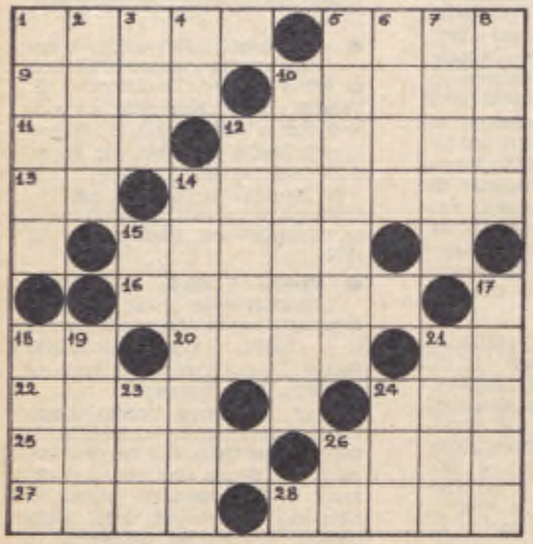
Il Capo Tecn. Sup. Giovanni Palazzetti del Deposito Locomotive di Bolzano in data 29.12.72 è stato collocato a riposo per raggiunti limiti di età.

A tutti fervidi voti augurali da parte degli amici.



I premi per il concorso per un manifesto antinfortunistico, che questo anno aveva come tema, « La circolazione negli impianti ferroviari », sono stati assegnati come segue: Furio Di Bello, primo premio, foto a sinistra; Sandro Aloisi, secondo premio, al centro; Aldo Spaziani ed Ugo Uva, terzo premio, a destra.

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 1) particella indivisibile; 5) il pigliatutto; 9) buchi; 10) pesce aureo; 11) fa perdere la ragione; 12) frutto giallognolo; 13) la prima nota; 14) hanno poco sale in zucca; 15) capitale araba; 16) calore veemente; 18) Pisa; 20) quantità di sostanza; 21) dubitativa; 22) la nostra maggiore catena; 24) si percorre; 25) antico strumento; 26) marca d'auto; 27) ghette; 28) universo.

Verticali: 1) insetti delle piante; 2) la vittima dell'arena; 3) adesso; 4) Milano; 5) dissoda la terra; 6) la loro macchina funziona bene; 7) esponente in fiera; 8) verdeggia nel deserto; 10) pesante; 12) secco; 14) infiammazione di cuore; 15) Cagliari; 17) l'azione del colpevole; 18) pizzo del Bernina; 19) Troia; 21) ora Thailandia; 23) marcia; 24) la forza dei romani; 26) un Dario attore.

Sciarada (5+6 = 11)

IL NOSTROMO AI DISSIDENTI

Orsù, fuori il motivo! Perché mai
tenete il braccio su di me puntato?
Direte forse che v'ho raggirato
e v'assoggetto spesso a costrizioni:
Dir peste sul mio conto? Marinai...
non sopporto che a me si dian lezioni!

TRAIANO

Zeppa (6/7)

SALVATAGGIO MARINO

L'ho presa per i piedi o per il collo.

ASCANIO

Cambio di doppia conson. (8)

CALCIATORE CHE DELUDE

Adatto per il tiro ritenendosi,
ecco, si spinge avanti il piccoletto:
poco capace, invece, e poco mobile,
riesce a combinar solo... un tiretto!

MARIN FALIERO

Vezzeggiativo (4/7)

SI LAGNA DEL MARITO

Quando al verde si trova è sempre duro
e par che gusto a punzecchiarmi prenda;
mi rode allora una rabbia tremenda,
per cui tutta mi struggo e mi torturo.

ALCEO

Intarsio (xxyyxx yyxxx)

INVITO A PRANZO

Di spaghetti una debita porzione
ci vuole per far colpo, ma attenzione
che se bisogna far bella figura,
un buon filetto al sangue la assicura!

BUFFALMACCO

Indovinelli

ALBERGATORE IN ANGUSTIE PER LO SCIOPERO

Si trova in una condizion di spirito
spaventosa, per causa della quale
passa la notte in bianco lamentandosi
de che rimase... senza personale!

MAURIZIO

L'IPERSENSIBILE CAGNOTTO

Le battute che ha dato non si contano
— talune per un soffio, poco chiare —
però quando comincia ad agitarsi
fa molti tuffi prima di calmarsi.

IAIA

... E VOLEVANO CURARGLI IL MAL DI MARE

Ma guarda che bidone gli hanno fatto!
Ora è lì smunto, bianco ed appannato
perché mentr'era a poppa, quatto quatto,
a forza una spremuta gli hanno dato.

FAN

PIANTATO DALLA FIDANZATA

La stimavo una santa, ed ogni tribolo
con lei ero disposto a sopportare;
ma non pensavo di doverla perdere:
invece me la son fatta scappare!

MARIN FALIERO

IL PRIMO BALLO

E' il gran giorno: un bacino, lo spumante,
poi l'abbandono, fra lo svolazzare
di candidi merletti, all'ondeggiante
eterno ritmo che ti fa danzare.

ARADINO

DEBUTTO DI SOUBRETTE

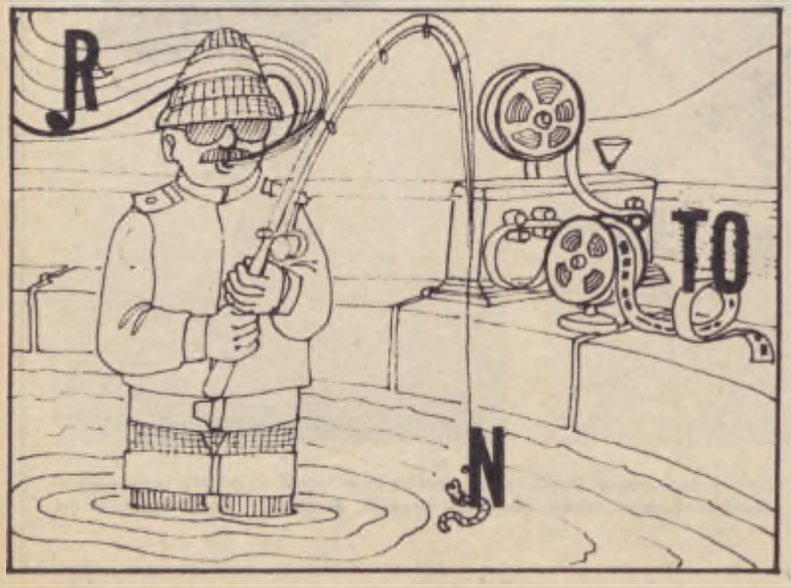
Se anche nello stato in cui si trova
— così agitata e scossa — è in condizione
di mostrare il suo corpo, quella « sventola »
ha un certo non so che di distinzione.

ASCANIO

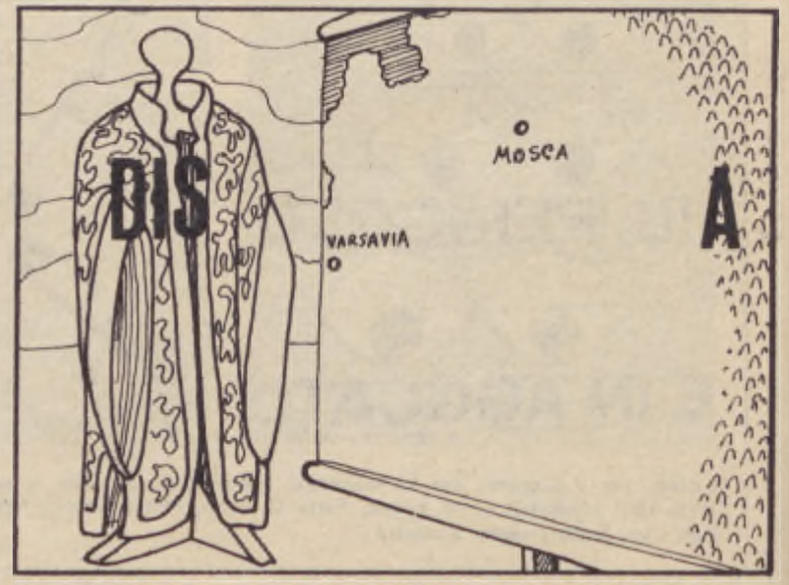
SOLUZIONI DEL NUMERO PRECEDENTE

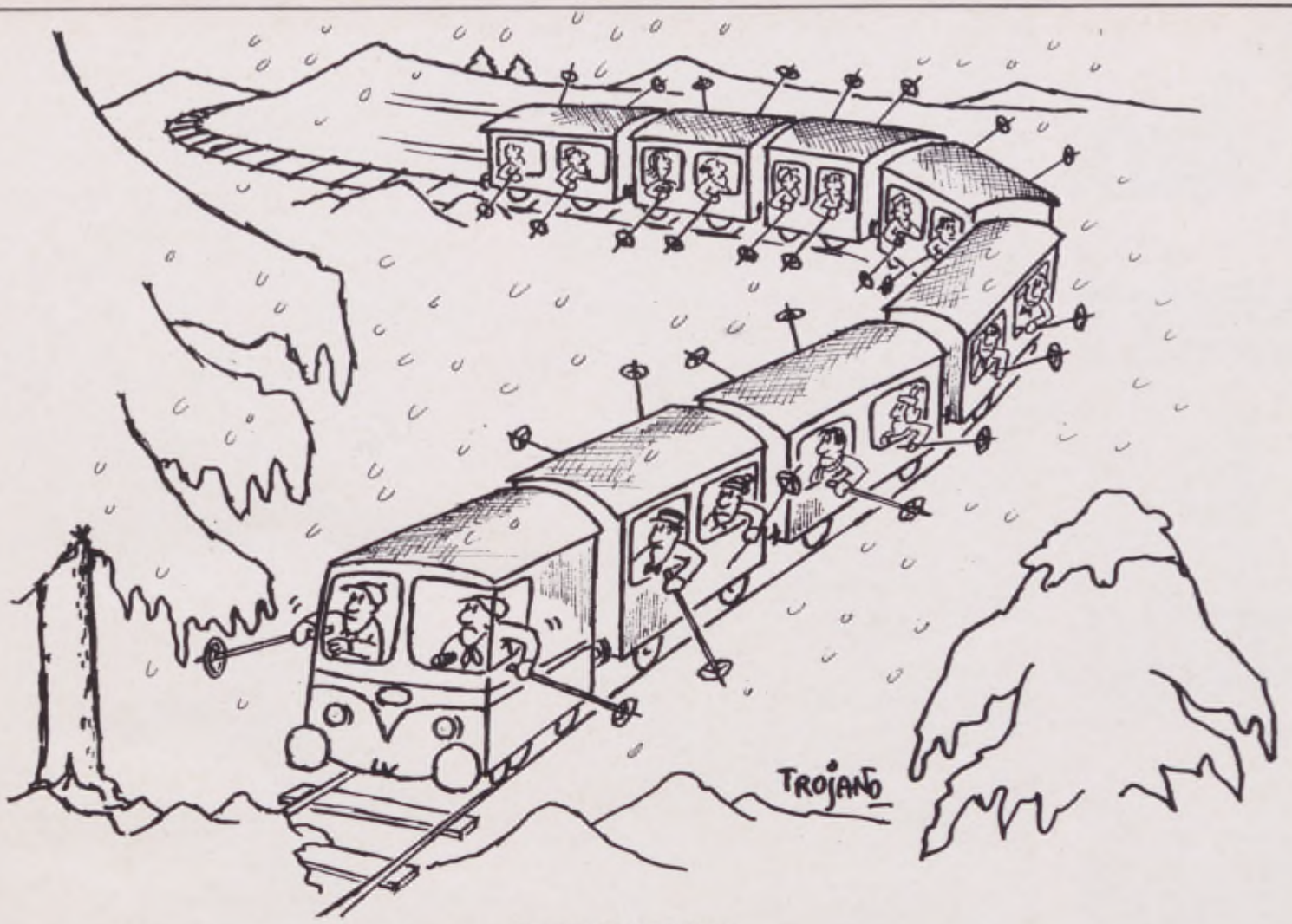
LUCCHETTO: foCA/CAgna = fogna.
SCARTO: barbara SaNta = barba rasata.
LUCCHETTO: faSCIA/SCIAtica = fatica.
SCARTO: steLle = stele.
SCIARADA INCATEN.: sosta/stanza = sostanza.
CRITTOGR. MNEMONICA: effetto scadente.
INTARSIO: dita/NASI = diNAStia.
INDOVINELLI: le dita dei piedi; il sarto.
REBUS: pattino VE; NN ali = patti novennali.
REBUS: leggio N; Eros E = leggi onerose.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) minareto; 9) novene; 11) le; 13) nero; 14) Ba; 15) età; 17) ru; 18) Eur; 19) fede; 21) metri; 23) arduo; 25) Iran; 26) nei; 27) se; 29) ana; 30) To; 31) csai; 33) oi; 34) Cristo; 36) sciatore. **Verticali:** 2) in; 3) non; 4) aver; 5) rerum; 6) eno; 7) te; 8) elefante; 10) marinaio; 12) etereo; 14) Burano; 16) addi; 18) etra; 20) eu; 22) ei; 24) ossia; 28) east; 31) ori; 32) ito; 34) cc; 35) or.

REBUS (frase: 2.1.4.1.4.2 = 4.10) di Vago.



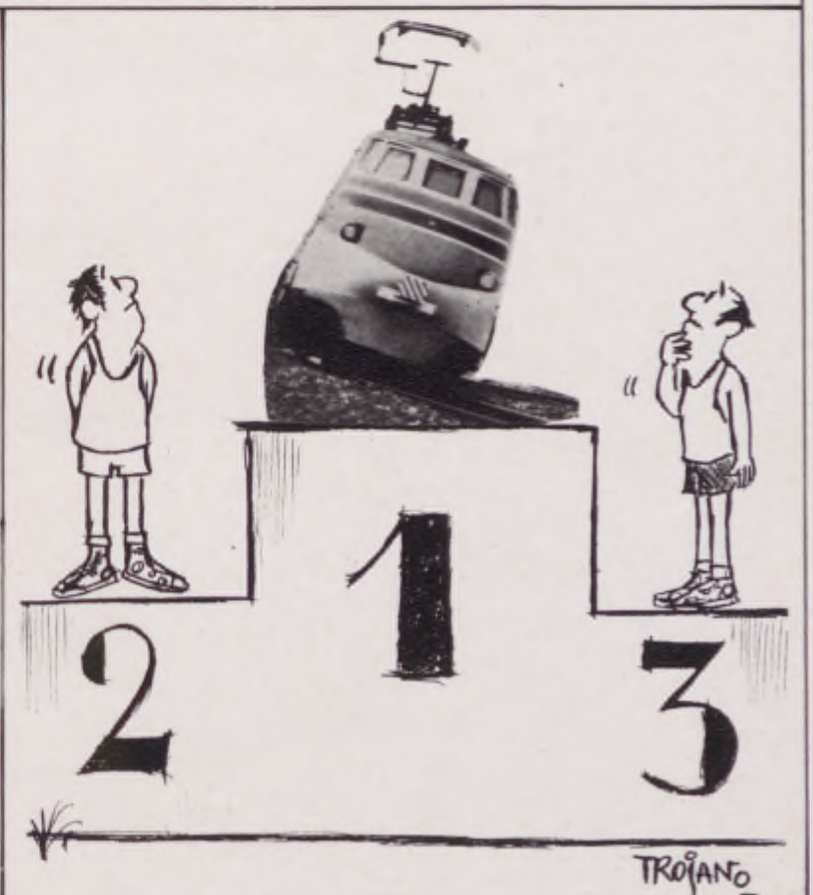
REBUS (frase: 3.7.1.5 = 6.10) di Vago.





IL TRENO DELLA NEVE

SENZA PAROLE



IL CAMPIONE DI VELOCITA'

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Aprile 1973 - N. 4

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale. Le lettere non firmate si cestinano.

SALUTO DELL'ING. POLCARI

Caro Direttore,

nell'approssimarsi del giorno in cui, su mia domanda, lascerò il servizio attivo, desidero far pervenire alla nostra Rivista, per il Suo autorevole tramite, il mio saluto ed i miei auguri più affettuosi e cordiali.

Continuerò certamente, anche dopo il collocamento in quiescenza, ad essere un vostro lettore fra i più assidui ed affezionati, ed anzi penso che la lettura di « Voci » costituirà un piacevole tramite fra la mia vita di ieri e quella di domani.

Auguro perciò alla Rivista che possa proseguire felicemente nel suo cammino, apportando sempre nuovi miglioramenti alla qualità e quantità dei propri servizi, anche se questi hanno già raggiunto un livello veramente notevole grazie alla feconda attività Sua e dei Suoi collaboratori.

Sempre che la cosa sia ritenuta da Lei possibile ed opportuna, Le sarò grato se, in uno dei prossimi numeri di « Voci », Ella vorrà farsi interprete presso i Suoi lettori — ma soprattutto presso coloro di essi che hanno fatto o fanno parte della grande famiglia del Servizio Movimento — del mio saluto più cordiale e del mio affettuoso ringraziamento per la fattiva collaborazione ricevuta nell'espletamento del mio difficile e spesso ingrato compito, non soltanto in questi ultimi anni in cui ho avuto il privilegio di dirigere il Servizio, ma anche nei moltissimi anni precedenti, in cui tante cose ho potuto imparare dal contatto con i Ferrovieri, con la loro innata saggezza e con il loro proverbiale attaccamento al dovere. E questo è, infatti, il mio sincero augurio per tutti: che, al di fuori ed al di sopra dei motivi di divisione e di contrasto, che purtroppo non possono mancare, resti sempre nei Ferrovieri, e in special modo nei « Movimentisti », quell'attaccamento al dovere e quella passione per la rotaia che per me sono stati ragione di vita per tanti anni, nell'esclusivo interesse dell'Azienda e dello Stato.

Cordialmente Suo

Cozio Polcari

Siamo molto grati all'ing. Polcari per questa rinnovata testimonianza di interesse per « Voci »: sentimenti dei quali il Giornale si onora e che sono alla base della collaborazione più volte offertaci per l'impostazione di articoli e inchieste e per la puntualizzazione di problemi interessanti il Servizio Movimento. Ed è stato grazie al sollecito intervento dell'ing. Polcari che sono stati accolti diversi suggerimenti proposti da nostri lettori per il miglioramento del servizio.

Al nostro ringraziamento e al saluto più cordiale noi vorremmo tuttavia aggiungere l'espressione del nostro rincrescimento per il volontario esodo di un uomo e di un dirigente come lui: nonché di una certa perplessità, per l'avvicinarsi di una scadenza — 30 giugno — che, per effetto dei noti provvedimenti, vedrà l'esodo di molti tra i funzionari più in grado di esprimere ancora un contributo ragguardevole. Quest'esodo si preannuncia abbastanza massiccio, e ciò non potrà che cagionare una situazione di difficoltà, che per il bene dell'Azienda vorremmo augurarci almeno di limitata durata.

E I CORSI PROFESSIONALI?

Cara Voci,

d'accordo che questo è un periodo di transizione e come tale, alquanto confuso. Non capisco però, come certe istituzioni utili sia all'Azienda che al personale, come la scuola professionale, possano essere trascurate in questo modo. Parlo naturalmente del Servizio al quale appartengo: quello Lavori. Sono vincitore dell'ultimo Concorso Interno a Capo Squadra della Linea e come tale, Titolare di Cantone da circa un anno. Nella mia anzianità di servizio, ormai decennale, ho visto diversi Capi Squadra che, appena dopo l'assegnazione al Cantone, hanno frequentato un corso professionale teorico-pratico di due o tre mesi. In certi periodi sono stati fatti addirittura corsi di aggiornamento per Capi Squadra.

A questo punto, visto il nostro stato di servizio sotto l'aspetto istruzione professionale, viene spontaneo chiedersi: noi dell'ultimo concorso, siamo talmente in gamba da non aver alcun bisogno di istruzione, oppure siamo svantaggiati rispetto i nostri predecessori? Quasi sicuramente dovremo ringraziare loro e i loro insegnamenti, senza i quali non avremmo superato alcun esame di concorso.

Penso di interpretare il pensiero di chi, come me, ama il proprio lavoro e ci terrebbe a svolgerlo nel migliore dei modi. Certo dell'attenzione che tu sempre hai posto nei problemi del lavoro che ci accomunano, ti ringrazio della risposta che certamente vorrai darmi.

Wainer Galinelli
Tronco 52° Lavori - *Stradella*

● *Le scuole professionali permanenti del Servizio Lavori sono 7: Milano, Genova, Padova, Bologna, Roma, Napoli, Messina; in periodi di maggior bisogno si provvede ad integrarle con altre provvisorie: attualmente sono state organizzate Scuole provvisorie a Foligno, Bari, Foggia e Palermo.*

In tali scuole si svolgono corsi di formazione e di aggiornamento, per tutto il personale esecutivo della linea (esclusi, quindi, i dirigenti della linea per i quali i corsi hanno luogo presso la Scuola Centrale del Servizio Lavori).

Riassumiamo ad ogni modo l'attività delle scuole del Servizio Lavori dando qualche dato: dal 1960 sono stati tenuti corsi per Operaio Specializzato d'Armamento per un totale di 2.545 allievi e 363 per Operaio d'Armamento per un totale di 9.114 allievi.

L'attività, come vede è stata intensa determinata soprattutto da una situazione contingente derivata dalle massicce assunzioni che ha costretto ad una interruzione dei corsi normali. Si prevede che, una volta completati i corsi per i nuovi assunti, (e ciò dovrebbe avvenire entro il 1974) potranno riprendersi i corsi di aggiornamento.

DIVISA E MANSIONI

● *Continuano a pervenirci richieste intese ad ottenere interventi del giornale al fine di far assegnare divisa o tute di lavoro ora a questa ora a quella qualifica e, nell'ambito delle stesse a seconda delle mansioni svolte.*

Precisiamo ancora una volta che dell'argomento si sta occupando una apposita Commissione Azienda-Sindacati e che noi ci limitiamo solo a dare risposte precise ai quesiti che ci vengono posti in base alle attuali disposizioni.

Al riguardo il Sig. Oscar Pagnozzi ci chiede se spetta la divisa agli ausiliari di fermata della tratta metropolitana di Napoli e se rientra nelle mansioni la pulizia delle ritirate;

l'operaio d'armamento Giordano Bartolo, reclama la fornitura delle scarpe da lavoro che gli è stata sospesa da quando è stato definitivamente utilizzato alla custodia dei P.L.; ed infine Mario Boccella, guardiano di P.L., anch'egli reclama la fornitura della divisa.

Come accennato in premessa, rifacendoci all'attuale normativa, rispondiamo:

— per l'ausiliario di fermata, il regolamento vestiario-uniforme tace, comunque a nostro parere, per analogia a quanto previsto per l'ausiliario di stazione, potrebbe essere previsto il berretto. Per la pulizia, in genere, quindi anche per le ritirate, la risposta è « sì » compete all'ausiliario di fermata;

— l'operaio d'armamento, il cantoniere, l'operaio specializzato hanno titolo alla fornitura delle scarpe da lavoro se sono utilizzati alle mansioni proprie della qualifica rivestita, l'utilizzazione permanente al servizio di custodia di P.L. è mansione di guardiano non di operaio d'armamento ecco il perché della sospensione;

— non è prevista la divisa per i guardiani di P.L., sappiamo però che il problema è stato posto all'esame dell'apposita Commissione Azienda-Sindacati.

MACCHINISTI: LA DIVISA VA BENE

Il macchinista Giannelli, tempo fa ci scrisse, e noi pubblicammo la sua lettera, dicendo che la nuova divisa dei macchinisti era troppo bella, troppo delicata per il loro mestiere ed era un peccato sottoporla al rischio delle macchie d'olio e del grasso della motrice.

Rispondemmo che l'Azienda aveva sostenuto uno sforzo finanziario notevole nella convinzione di fare cosa utile e gradita al personale però se la categoria si fosse espressa come Giannelli il proble-

segue a pag. 26

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 4 - APRILE 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

In copertina: Luna Park: passa il treno.

UOMINI E TRENI DI CALABRIA

Incontro a Reggio col personale del Deposito Locomotive. Il come e il perché di certe critiche sovente immeritate

(a cura di R. Fusco e V. Sermarini)

NON SI RISCHIA certamente di passare per originali dicendo che molte cose, nel Sud d'Italia, non vanno. Tutti conoscono, o credono di conoscere, le cause recenti, passate e remote del « gap » sociale e tecnologico che separa le regioni meridionali dal resto della penisola. Difficoltà, errori e situazioni di ogni genere (politiche, sociali e naturali) hanno reso e rendono tuttora problematico il progresso di quelle regioni e delle loro popolazioni. Tuttavia, in questo quadro che spesso assume toni drammatici, non credo che possa essere messa in discussione la serietà, l'orgoglio, e l'adattamento al lavoro della gen-

UOMINI E TRENI DI CALABRIA

Reggio ha gravi problemi che costringono il personale a lavorare in condizioni a volte difficili

te del sud. Che, anzi, queste caratteristiche costituiscono cospicuo patrimonio di speranza per una reale e concreta avanzata civile.

Spostando il discorso al campo ferroviario la situazione si presenta in termini paralleli a quella generale. Alla inadeguatezza della rete, alle carenze degli impianti ha sempre sopperito la capacità e la preparazione professionale del nostro personale. Proprio per questo e pur essendo abituati alle critiche più impietose ci avevano spiacevolmente sorpreso i commenti ed i giudizi di un giornale del Nord nei riguardi delle ferrovie del meridione e della Calabria in particolare.

« Treni aggiustati con lo scotch », « motori riparati con molle di lavastoviglie », « al deposito locomotive di Reggio si lavora poco e male » ed altre simili pennellate ci erano sembrate, oltre che discutibili tentativi di fare « colore » ad ogni costo, giudizi espressi su informazioni di terza mano, paradossi intrisi di superficialità e incompetenza.

A questo punto vorrei ricordare — e mi si perdoni lo spirito polemico — che il nostro periodico non è abituato a correre laddove qualche cosa non va o non funziona, per cercare di dimostrare a chi critica che tutto va bene e tutto procede a meraviglia. Non abbiamo mai tentato, né tenteremo mai di fornire edulcorate versioni di situazioni o avvenimenti oggettivamente negativi. Rimanere però indifferenti sia alle critiche che non hanno il supporto di una informazione precisa e diretta, sia ai giudizi espressi su notizie di terza mano, ci sembrerebbe una posizione insostenibile e inaccettabile da parte di un giornale che si fregia sulla testata di essere la voce di tutti i ferrovieri.

« Quando un locomotore si guasta occorre ripararlo a regola d'arte. Non c'è spago o colla che riesca a farlo camminare », ci spiegano quasi con tono di compatimento, i colleghi del Deposito di Reggio riuniti insieme a noi attorno ad un tavolo per discutere i problemi del loro impianto, in relazione anche a quanto era stato scritto.

In rappresentanza dei 1168 dipendenti del deposito partecipano al colloquio i rappresentanti del GUCI, il Capo del Deposito, il Capo Tecnico e l'ing. Borriello dell'Ufficio Trazione. « Respingiamo con sdegno le affermazioni sul nostro operato professionale; qualsiasi giudizio che tenda a mettere in cattiva luce la serietà e la capacità dei lavoratori di questo impianto... » afferma risolutamente il collega Gimondo della segreteria del GUCI, ma nello stesso tempo ricorda che il deposito di Reggio ha gravi problemi e su di essi più volte il personale ha richiamato l'attenzione di chi di dovere. Problemi che costringono il personale a lavorare in condizioni difficili e pericolose — non per nulla non è mai riuscito ad ottenere uno dei riconoscimenti della campagna antinfortunistica — in cui è necessario veramente un grande spirito di sacrificio e di dedizione. Si tratta di un deposito ove vengono assistite locomotive appartenenti a ben 19 gruppi diversi, locomotive che garantiscono l'effettuazione di centoquaranta treni ordinari. E' solo per la capacità degli uomini che vi sono addetti e per la loro preparazione professionale, se si può contare su di una organizzazione che riesce a soddisfare le esigenze attuali. D'altra parte sono molti i progetti e spesso si lavora con la speranza oltre che con il martello; si spera, dunque, che molti di essi trovino concreta realizzazione con il famoso Piano dei quattrocento miliardi. Le fosse di riparazione delle locomotive, e per la loro ispezione, sono troppo piccole per i nuovi mezzi di trazione; spesso si è costretti al lavoro all'aperto e a continui spostamenti dei rotabili. Sono tutte carenze di infrastrutture che qui in deposito hanno sempre lamentato, ma che è doveroso sottolineare non hanno mai portato ad una leggerezza nelle riparazioni o a un ritardo delle stesse. A tutto questo si è sopperito con turni di lavoro straordinario, effettuato quando il caso lo ha richiesto anche in giorni festivi.

Abbiamo parlato di diciannove gruppi diversi di locomotive; tra questi sono compresi anche i TEE che hanno fatto gridare allo scandalo perché viaggiano senza l'operaio di scorta e per le difficoltà che presentano quando si rende necessaria una riparazione. E' da precisare che durante il precedente servizio al Nord l'operaio di scorta si rendeva necessario perché il mezzo effettuava percorsi su reti estere ove, in caso di guasto, sarebbe stato difficile reperire personale specializzato. Per il resto (pur essendo giunto il TEE in Calabria dopo alcuni anni dalla sua entrata in servizio) c'è da dire che una sola volta, uno dei mezzi non è stato in grado di partire e in quell'occasione, tuttavia, la regolarità del servizio fu perfettamente assicurata. In quanto ai pezzi di ricambio il discorso è completamente diverso e molto più serio di quanto sia stato prospettato su altra stampa. Ogni spostamento di gruppo, infatti, comporta anche lo spostamento dei pezzi di ricambio; così, ad esempio, quando sono giunti i TEE, il deposito di provenienza ha inviato tutti i pezzi di cui disponeva ed ha passato il « carico » al Magazzino Approvvigionamenti. Egualmente quando le « 120 » sono state spedite ad altro deposito sono state fatte seguire da tutta la relativa provvista di pezzi.

Il deposito dei pezzi di ricambio merita, qui a Reggio, un cenno par-

Il deposito dei pezzi di ricambio è caratterizzato da grande ordine e metodicità

ticolare per la metodicità e l'ordine da sala chirurgica che lo caratterizzano anche grazie a una rilevazione automatica delle consistenze dei materiali che consente, tra l'altro, un immediato reintegro da parte del Magazzino Approvvigionamenti.

E' ovvio che per determinati materiali, come il filo di ferro ad esempio, è molto più semplice servirsi del mercato locale invece di aspettare la fornitura. Ma da questa procedura dettata dal buon senso, a riparare (com'è stato scritto) i treni con le molle destinate alle lavastoviglie, ci corre una bella differenza.

A questo punto abbiamo voluto chiarire anche la famosa storia dello stuzzicadenti che fa camminare le locomotive: accade infatti che in determinate condizioni possono verificarsi guasti ai mezzi di trazione diesel. E' necessario in tal caso premere un certo tasto che consente al mezzo di procedere a velocità ridotta senza che il motore abbia a soffrirne; il tasto, chiamiamolo di soccorso, deve però essere premuto in continuazione ed allora si fa ricorso ad un pezzetto di legno, un fiammifero o anche uno stecchino. Niente di eccezionale, quindi, ma un rimedio che probabilmente la « praticaccia » e il mestiere hanno suggerito ai macchinisti per evitare di anchilosarsi il dito.

Un giro per il deposito conclude la nostra visita: si vedono le famose fosse sulle quali, in effetti una volta messa in posizione la locomotiva è molto difficile entrare; ce ne sono alcune all'aperto e la pioggia di questi giorni le rende inutilizzabili.

Altre cose di minor importanza, non vanno.

La vera causa è che il deposito, da quando è stato costruito, è andato crescendo continuamente di importanza e le infrastrutture, conseguentemente hanno mostrato la corda dei loro limiti. Occorre perciò procedere ad ampliamenti e rammodernamenti che non possono essere più dilazionati nel tempo. Questo per quanto riguarda le cose. Per quel che si riferisce al personale, invece, ci si deve augurare che le caratteristiche principali degli uomini che lavorano qui rimangano quelle di adesso.

La serietà, la caparbietà e l'orgoglio di questi colleghi hanno rappresentato per noi, oltre a motivi di viva ammirazione, una esperienza umana difficilmente dimenticabile.

Sono convinto che prima di lasciarsi andare a critiche affrettate, che mostrano spesse volte la matrice del pregiudizio, molta gente dovrebbe avere una esperienza e un contatto diretti come quelli che abbiamo cercato di descrivervi.

Ne ricaverebbe certamente, oltre a tutto, una vera e propria iniezione di fiducia e di ottimismo. Così com'è stato per noi.

Il Ministro Bozzi in visita a Bari

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Il ponte sulla Laguna

ACCOMPAGNATO dal Direttore Generale Ing. Bordoni, il Ministro dei Trasporti e A.C., On. Bozzi si è recato a Bari il giorno 7 aprile per visitare le aree dove dovranno sorgere importanti impianti ferroviari e precisamente il nuovo fascio di binari, il complesso delle attrezzature per i containers, nonché la nuova squadra Rialzo.

Il Ministro, nel corso della sua intensa giornata barese, ha successivamente inaugurato il dormitorio per il personale ferroviario della stazione di Bari Centrale, che è stato completamente rinnovato nelle attrezzature e nei servizi.

Quindi si è recato nella sede del locale Dopolavoro ferroviario a visitare la 3ª Mostra di pittura composta da quadri realizzati da ferrovieri.

L'On. Bozzi ha poi effettuato un sopralluogo ai lavori in corso presso l'aeroporto di Bari Palese per la costruzione di una nuova aerostazione ed è intervenuto al 10° Congresso della Federazione Italiana Agenzie Viaggi e Turismo (FIAVET), in corso di svolgimento alla Fiera del Levante, rivolgendo ai congressisti un cordiale saluto augurale ed esprimendo il suo vivo apprezzamento per l'opera svolta dagli operatori economici del settore la quale non si traduce solo in benessere personale, ma va anche a vantaggio della collettività nazionale.

M. Pi.

IL NUOVO PONTE ferroviario in costruzione sulla laguna veneta, per servire la linea Milano-Venezia, potrà essere completato quanto prima ed essere agibile entro la prossima estate. Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha infatti deciso un nuovo stanziamento di 225 milioni per consentire l'esecuzione di alcune opere di carattere conclusivo. Il costo complessivo dei lavori sale così a 3 miliardi e 228 milioni in quanto l'aggiunta al capitolato d'appalto del nuovo stanziamento è stata ritenuta necessaria per portare a termine opere non previste inizialmente, ma soprattutto per consentire la definizione di quelle rimaste finanziariamente scoperte, evitando in questo modo la paralisi dei lavori.

I lavori, iniziati quattro anni fa, probabilmente saranno terminati con la realizzazione di un rilevato per l'innesto del ponte a terra dal lato di Mestre che è una delle ultime opere per le quali è stata deliberata la nuova spesa.

Il Consiglio di Amministrazione ha espresso parere favorevole anche per una ulteriore fase di potenziamento degli impianti della stazione di Venezia Mestre. Il programma comprende la costruzione di un nuovo fascio di binari e la loro elettrificazione, l'adeguamento degli impianti di sicurezza e segnalamento nonché il miglioramento degli impianti telefonici, di illuminazione e di forza motrice.

MAPI

I programmi CIT per il 1973

Attività per 60 miliardi nel '72 con un incremento del 16% rispetto al '71

POTENZIAMENTO dei viaggi organizzati, aumento dell'offerta di voli con tariffe « tutto compreso », apertura di nuovi uffici: queste sono in sintesi le direttrici fondamentali del programma che la Compagnia Italiana Turismo ha messo a punto per la primavera e l'estate del corrente anno. Sarà inoltre aumentata l'offerta dei viaggi in treno, anche sulla base della nuova formula « RIT - Rail Inclusive Tours » e sarà pure organizzato, a largo raggio, un rilancio dell'attività crocieristica, con particolare riferimento ai paesi dell'area del Mediterraneo.

Questi programmi di incremento sono stati lanciati valutando anche il favorevole andamento dell'attività svolta nel 1972. Durante lo scorso anno, infatti, oltre 4 milioni di persone hanno utilizzato i servizi offerti dalla CIT, con un aumento, rispetto all'anno precedente, del 12 per cento così suddiviso: 65 per cento per mezzo dei suoi uffici in Italia e il restante 35 per cento attraverso quelli che la rappresentano all'estero.

I soli turisti italiani che nel 1972 hanno fruito dei « viaggi organizzati » dalla CIT sono stati centomila, superiori del 40 per cento a quelli del 1971. In complesso l'attività svolta nell'anno scorso dalla Compagnia — di cui le Ferrovie dello Stato detengono la totale partecipazione azionaria — si è tradotta in un volume d'affari pari a 60 miliardi di lire con un aumento del 16 per cento rispetto a quello del 1971.

Per quanto concerne in particolare i viaggi per via aerea in partenza dall'Italia, il programma della CIT comprende per il momento 170 voli « charter », con partenze fisse e itinerari ripetuti, verso nove direttrici europee e mediterranee, nonché viaggi intercontinentali e continentali per gruppi organizzati ed altri su base individuale, con la formula « inclusive tour », che offrono una gamma di scelte pari a circa 150 diverse destinazioni.

Un'intensificazione dell'azione per sviluppare ulteriormente il turismo straniero verso il nostro Paese sarà attuata per mezzo di programmi articolati che consentiranno ai viaggiatori la visita delle città e dei luoghi italiani di maggiore interesse storico, culturale, termale, balneare e montano. Speciali voli « charter » sono, pertanto, previsti in partenza da Londra e da Parigi verso Venezia e Rimini che sono le mete prevalenti del flusso turistico proveniente dall'Inghilterra e dalla Francia.

Anche la costante presenza della CIT sul mercato estero è stata rafforzata con l'ampliamento della rete dei corrispondenti mentre è all'esame l'estensione dei « Centri Cit » in aree d'oltreoceano in cui la Compagnia non è ancora direttamente presente. E infine la notizia che il primo marzo scorso è stato aperto un nuovo ufficio CIT a Toronto (Canada e che è imminente quella di nuove agenzie della Compagnia a Torino ed a Mantova.

L'Unione Autoservizi Turisti delle Ferrovie Europee (URF), tra le quali anche le Ferrovie dello Stato, che gestisce l'EUROPABUS ha approvato il programma della Compagnia che prevede il collegamento, con pullman di gran turismo, dei principali centri turistici europei attraverso gli itinerari più interessanti dal punto di vista artistico, storico e paesaggistico. La rete « Europabus » effettuerà nell'anno in corso 138 collegamenti complessivi dei quali 59 con linee regolari, 62 con circuiti e « package tours » e 17 sotto forma di escursioni.

Oltre al trasporto, l'organizzazione « Europabus » provvede anche alla sistemazione dei viaggiatori negli alberghi e nei ristoranti, alle visite guidate nei musei, nelle mostre e nei luoghi di particolare attrazione turistica, secondo la formula del « tutto compreso ».

M. Pi.

Nuova carrozza letti turistica

NUOVE CARROZZE letti di tipo turistico particolarmente confortevoli e di moderna concezione entreranno a far parte delle Ferrovie dello Stato. Ciò avverrà nel quadro del « Pool Internazionale Vagoni Letto » del quale il nostro Periodico, nel suo primo numero del corrente anno, ha fornito una dettagliata illustrazione.

Si tratta della vettura di seconda classe « T. 2S » che ha i compartimenti situati tutti sullo stesso piano; l'Azienda ferroviaria parteciperà all'acquisto di 33 di queste carrozze. Le nuove vetture letti, la cui lunghezza complessiva è uguale a quella delle carrozze unificate europee (UIC-X) e cioè di metri 26,40, dispone di 17 compartimenti e può, quindi, trasportare 34 viaggiatori. Rispetto ad altri tipi di carrozze con letti, questa presenta diversi vantaggi quali il minor costo di acquisto, la minore onerosità delle spese di manutenzione e di pulizia, nonché la possibilità di offrire a tutti i viaggiatori le stesse comodità. Un altro elemento di preferenza per questa vettura è stato quello della sua disponibilità a consentire, in caso di necessità, la trasformazione dell'interno in 17 compartimenti singoli di prima classe, contro i 9 che permette la « T2 » tradizionale.

Per tutte queste ragioni le Ferrovie dello Stato — previo parere favorevole recentemente espresso dal Consiglio di Amministrazione — hanno segnalato al Comitato permanente del Pool Vagoni Letto, di cui fa parte anche la nostra Azienda, e all'Eurofima la propria preferenza per le carrozze tipo « T.2S ». Il numero delle vetture turistiche ferroviarie di nuova costruzione che saranno ordinate da parte delle Amministrazioni che sono consociate nel Pool Europeo ammonta a 95. Le maggiori commesse sono quelle che riguardano le Amministrazioni ferroviarie italiana, francese e tedesca occidentale, rispettivamente con 33, 31 e 16 carrozze.

MAPI

Un nuovo scalo bestiame a Campo di Trens

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Prenotazioni più facili a Termini

IL CONSIGLIO di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha approvato recentemente lo stanziamento di 896 milioni al fine di iniziare la prima fase di lavori per la costruzione del nuovo scalo ferroviario del bestiame a Campo di Trens. Gli impianti di Fortezza si trovano in difficoltà sempre maggiori per l'afflusso dei trasporti di animali di grossa taglia che, anche sulla linea Verona-Brennero, sono in costante aumento.

Bastano d'altra parte pochi dati per rendersi conto che il trasferimento dello scalo bestiame a Campo di Trens è diventato ormai necessario e indifferibile. Presso gli impianti merci di Fortezza, infatti, questo particolare tipo di traffico è aumentato nel secondo semestre del 1972 del 45 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La media è attualmente di 80 carri al giorno, concentrati, peraltro, in soli tre o quattro giorni la settimana, con punte che arrivano anche oltre i 150 carri.

Le nuove attrezzature di Campo di Trens, oltre a rendere Fortezza più disponibile per tutte le operazioni inerenti ad altri tipi di traffico sulla importante linea, consentiranno di smaltire in tempi molto brevi tutto il traffico di bestiame affluente dal transito del Brennero, evitando così disagi agli animali con soste prolungate.

M.Pi.

Un miliardo per Vicenza

NELL'AMBITO della definizione del programma d'impiego dei 400 miliardi del piano-ponte già approvato dal Parlamento per la continuazione delle opere per il potenziamento della Rete FS, è prevista la spesa di un miliardo per la realizzazione di un vasto complesso di opere con lo scopo di ammodernare tutta l'attrezzatura di sicurezza e di manovra, nonché di adeguare gli impianti fissi della stazione di Vicenza.

L'attuazione di queste opere è stata decisa per consentire e stimolare al tempo stesso l'aumento della capacità ricettiva del nodo vicentino in relazione al vasto programma di ristrutturazione della linea direttrice Milano-Venezia e quindi in vista degli impegni di traffico sempre maggiori che Vicenza dovrà assorbire per la confluenza delle linee per Treviso e Schio.

Lo scalo di Vicenza registra attualmente un traffico di oltre 180 treni al giorno che sicuramente aumenterà quando saranno terminati i lavori per l'installazione del blocco automatico e degli impianti per la ripetizione dei segnali a bordo delle locomotive sulla linea Milano-Venezia, eliminando altresì i molteplici inconvenienti che già oggi provocano perdite di tempo, ripercuotendosi negativamente sulla fluidità della circolazione dei convogli a lungo percorso verso Milano e verso Venezia.

Il piano dei lavori in programma prevede la messa in opera a Vicenza di un apparato centrale a pulsanti per la formazione automatica degli itinerari, la manovra degli scambi e quella dei segnali e l'installazione di un analogo impianto al Bivio Bacchiglione che sarà telecomandato dalla stazione di Vicenza.

Le stazioni limitrofe saranno inoltre collegate a Vicenza per mezzo di apparati di blocco automatico.

Oltre l'attuazione di questi impianti lo scalo di Vicenza sarà interessato da altri lavori non meno importanti come la razionalizzazione del piano della stazione, la costruzione di un nuovo tratto a semplice binario per inserire direttamente a Vicenza la linea per Schio.

E' probabile che l'inizio di questi lavori possa avvenire entro la seconda metà dell'anno in corso e avere termine verso la primavera del 1975.

MAPI

Nella foto in alto: lo scalo di smistamento del bestiame di Fortezza.

E' STATO APERTO al pubblico dal primo giorno del mese di aprile il nuovo locale della stazione di Roma Termini presso il quale sarà adesso disimpegnato il servizio di prenotazione dei posti sui treni e sulle navi traghetto FS. La nuova sede dell'Ufficio prenotazione è ubicata al primo livello sotterraneo, anziché presso gli sportelli della biglietteria, che di conseguenza acquisteranno maggiore spazio.

La separazione degli sportelli della biglietteria da quelli delle prenotazioni, oltre a rendere più facile per il pubblico la ricerca e l'afflusso, ha consentito di creare un ufficio modernissimo, dotato delle tecniche più avanzate per disimpegnare il servizio in maniera sempre più rapida ed efficiente. I nuovi locali a cui si può accedere mediante scale mobili, sono infatti, forniti di aria condizionata, di un impianto televisivo a circuito chiuso per gli avvisi al pubblico.

Saranno a disposizione degli utenti gli elenchi dei treni con le relative categorie di prenotazioni per richiedere le quali i viaggiatori potranno utilizzare appositi moduli, con un sensibile snellimento delle relative operazioni, specialmente nei periodi di maggiore affollamento.

Oltre la prenotazione dei posti a sedere e a cuccette sui treni in servizio interno e internazionale, nonché ai posti sulle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, il nuovo ufficio è anche in grado di rilasciare i biglietti di viaggio in servizio interno, non solo per i treni in partenza da Roma, ma anche per quelli in partenza da tutte le stazioni sedi di Compartimenti ferroviari.

MAPI

FLASH
Notizie in breve

IL VIADOTTO sul fiume Paglia è in avanzata fase di costruzione per cui si ritiene che possa essere completato nei prossimi mesi e reso transitabile nel 1974, quando verrà aperta all'esercizio la prima parte della direttissima Roma-Firenze. Sono state già realizzate tutte le pile di sostegno lungo i cinque chilometri e mezzo del viadotto e tre chilometri del rilevato sono stati già completati.
La costruzione della direttissima procede a pieno ritmo nei cinque lotti di lavori già affidati; sono in funzione ventotto cantieri con lo impiego di circa tremila operai. Il tratto di linea quadruplicato e rettificato che va da Settebagni a Città della Pieve, nei pressi di Chiusi, dovrebbe entrare in esercizio nel 1974 e garantire, l'anno successivo, il prevedibile maggior traffico viaggiatori derivante dall'Anno Santo.

200 CONTAINERS manipolati ogni giorno presso il terminale di Milano Rogoredo testimoniano il crescente interesse degli operatori commerciali per questo nuovo tipo di trasporto. Nel 1972 si è avuto un incremento di traffico, rispetto all'anno precedente di circa il 20%. In proposito si fa rilevare che notevoli miglioramenti nell'orario dei treni bloccati, specializzati per il trasporto di containers, si sono avuti mediante la semplificazione delle procedure doganali. In alcune stazioni, come ad esempio a Bologna Ravone, le operazioni doganali vengono effettuate in partenza e la minor sosta alle frontiere ha consentito una riduzione di orario di 3 ore per i treni diretti a Monaco di Baviera.
Tra breve verrà dato inizio ad un traffico containerizzato con treni a composizione bloccata tra Torino e Piedimonte Villa Santa Lucia, nei pressi di Cassino, per le necessità della FIAT che ha uno stabilimento in costruzione in quest'ultima località.

LA TESSERA «Inter-Rail» verrà emessa anche quest'anno nel periodo 1. maggio-31 ottobre, a favore dei giovani che non abbiano ancora compiuto i 21 anni. Come è noto la tessera ha validità un mese e viene rilasciata a vista, al prezzo di L. 41.200; dà diritto a viaggiare in 2ª classe, con una riduzione del 50% sul prezzo del biglietto, sui percorsi del Paese ove è stata acquistata, e gratuitamente su tutte le linee delle reti ferroviarie partecipanti all'accordo, e cioè: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania Federale, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Italia, Jugoslavia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Spagna, Svezia, Svizzera e Ungheria.

77 STAZIONI e 522 KM di linea sono interessati attualmente alla riforma del trasporto delle merci a Resa Accelerata. L'esperimento, iniziato con l'entrata in vigore dell'orario estivo del 1972, ha interessato alcune linee del compartimento di Bologna e Milano ed ha dato risultati positivi tali che è stato deciso l'ampliamento della zona di riforma. La tecnica organizzativa del nuovo sistema prevede la raccolta a mezzo di circuiti automobilistici, a cura dell'INT delle merci accettate dalle varie stazioni delle F.S., il loro concentramento nei punti prescelti e l'inoltro su carri misti a mezzo treni celeri. Scopo finale della riforma è l'unificazione dei due regimi, R.O. e R.A., in maniera da conseguire, con il migliore sfruttamento dei mezzi, una più organica e razionale impostazione dei servizi.
Dal prossimo giugno la riforma interesserà i compartimenti di Ancona e Firenze, quasi completamente i compartimenti di Bologna e Roma e molte linee dei compartimenti di Milano, Genova, Napoli e Bari. Se i risultati positivi finora conseguiti si consolideranno si prevede di passare nel termine di diciotto mesi alla estensione del servizio su tutta la Rete.

Si lavora alla costruzione del viadotto sul Paglia.

UN TRENO BRITANNICO destinato alla esposizione e propaganda di prodotti inglesi ha effettuato un lungo giro in Italia durante il mese di marzo. Il convoglio, composto di sei elementi, ha toccato varie località del nord, proseguendo poi il viaggio, attraverso il valico di Tarvisio, in Europa, secondo un programma concordato con le varie Reti interessate. Facevano parte del treno, oltre a due carrozze appositamente attrezzate per l'esposizione, una carrozza salone per ricevimenti e incontri con la stampa ed operatori, un vagone officina e una carrozza servizi.

IL COMITATO di direzione O.R.E. si è riunito a Roma nei giorni scorsi per un esame della attività svolta e per una serie di visite alle realizzazione ferroviarie italiane. L'O.R.E. — Office de Recherches et d'essais — creato direttamente dall'U.I.C. nel 1949 ha lo scopo di accomunare i mezzi di ricerca, eseguire studi per l'utilità comune e attraverso una razionalizzazione dei mezzi di costruzione conseguire una diminuzione dei costi di esercizio.
I delegati hanno compiuto una visita ai cantieri della Direttissima con particolare riguardo ai viadotti ed alle gallerie. Sono stati inoltre presentati i vari tipi di aggancio misto attualmente allo studio da parte della nostra Azienda.

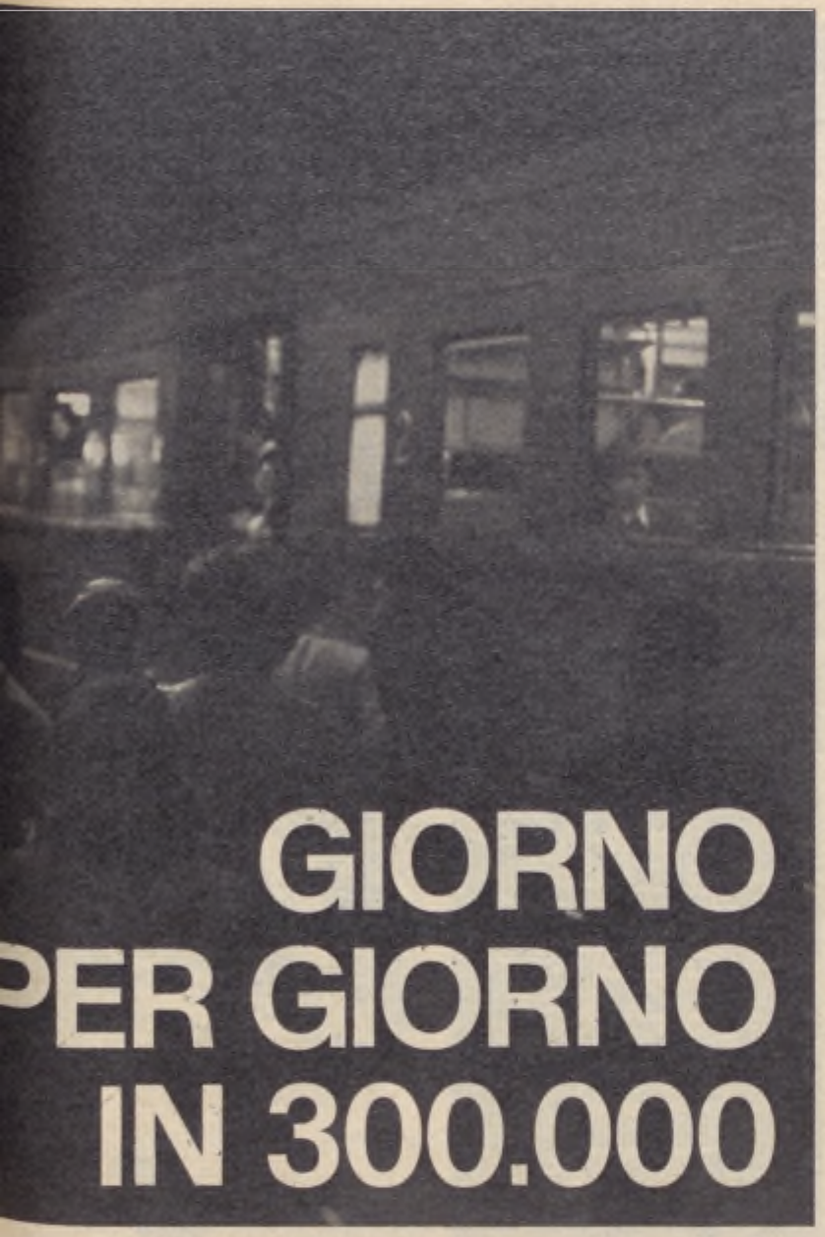
PRESENTI LE F.S. a numerose manifestazioni fieristiche nazionali ed estere. A Genova — Rassegna Mondiale delle Vacanze —, a Reggio Calabria — Fiera Agrumaria —, a Berlino — Borsa Internazionale del Turismo —, ed a Zagabria — Fiera Internazionale dei Trasporti —, le ferrovie italiane erano presenti con propri stand, ottenendo un notevole successo. Sono stati presentati i nuovi mezzi rotabili per il trasporto delle merci e dei viaggiatori, sono state illustrate le realizzazioni e i programmi della nostra Azienda e propagandate le facilitazioni previste per i turisti. Tutti gli stand sono stati magistralmente realizzati a cura del nostro Ufficio Relazioni Aziendali.

PENDOLARI IN TRENO

« CI SONO DUE realtà. Quella che chiameremo comprensoriale e quella internazionale. Della prima fanno parte gli assetti regionali e provinciali che hanno per protagonisti i treni che la mattina portano i lavoratori dalla periferia ai centri industriali e la sera li restituiscono, anche se non sempre in perfetto orario, alle famiglie. In questo settore con il moltiplicarsi delle industrie nei grandi centri urbani, la domanda ferroviaria è esplosa... Dall'altra parte, l'altra realtà: quella dei treni dei "signori", chiamiamoli pure così anche se c'è molta demagogia, i quali fanno parte di quel meccanismo internazionale del quale dobbiamo pur far parte, prova ne siano gli sconquassi provocati due volte l'anno nei traffici europei dall'andata in vigore dell'ora legale e dal ritorno autunnale all'ora solare ». Chi parla così è il Ministro dei Trasporti, e dall'altra parte del tavolino ad ascoltarlo c'è Giovanni Mosca, una firma celebre. L'intervista di data recente è nata sulla scia di un'inchiesta — ancora una, su un problema ampiamente dibattuto — che un quotidiano milanese del pomeriggio ha dedicato alle carenze e disfunzioni dei trasporti regionali. « Maltrattati i pendolari », titolava il giornale. « I forzati della ferrovia », ribadiva. Un'inchiesta serrata, aggressiva. Interrogati lavoratori, impiegati, studenti. Voci sarcastiche, parole amare, sfoghi rabbiosi. Denunce circostanziate che non si può far finta di non udire. Una protesta generalizzata che purtroppo ha conosciuto anche episodi d'illegalità: il blocco dei treni da parte di alcuni operai. Invano i carabinieri hanno detto: andate via, faremo finta di non aver visto; quelli sono rimasti ad occupare i binari. Così si è messa in moto la macchina giudiziaria, si sa come vanno queste brutte storie, il processo, la folla, i compagni che stanno a guardare; e il presidente del tribunale che dice: raccontatemi con ordine com'è andata; scruta ad uno ad uno quei visi segnati dalle rughe. L'ingrata realtà dei viaggi « casa-lavoro » è stata messa in luce dal quotidiano milanese senza eufemismi e circonlocuzioni morbide. In democrazia, la stampa quando strilla fa il suo dovere. E il ministro Bozzi, invece di nascondersi dietro qualche comunicato nebbiogeno, ha detto a quel giornale: signori, mettiamoci intorno ad un tavolino, discutiamo ancora una volta dei pendolari, quello che è stato fatto e quello che si deve fare. All'appuntamento si è presentato Giovanni Mosca, un interlocutore scomodo, uno scrittore che dietro la pennellata patetico-surrealista riesce a centrare le contraddizioni della nostra società.

Dalle dichiarazioni rese dal ministro (in quella ed anche in altre occasioni) è possibile delineare l'indirizzo di pensiero e il programma d'intervento maturato a livello governativo. Occorre riorganizzare e ridare efficienza ai trasporti ferroviari regionali che assolvono un servizio di grande significato umano e sociale. Misure concrete sono state decise nel quadro della legge, già approvata, che stanzia 400 miliardi di lire per le F.S. (la cosiddetta « legge-ponte »); altre misure seguiranno, nel contesto del Piano poliennale di 4000 miliardi in corso d'approvazione. Tuttavia, ferma restando la sua importanza, quello dei pendolari è solo uno dei problemi di politica dei trasporti che non vanno contrapposti ma, al contrario, debbono trovare soluzione equilibrata in una larga visione d'insieme. Ci troviamo, per così dire, tra due poli. Le ferrovie, oltre a riconquistare un livello di moderna efficienza sulle reti regionali, sono e debbono rimanere un mezzo di trasporto di massa sulle medie e lunghe distanze, al servizio di tutta la collettività, e un mezzo di collegamento tra il nostro e gli altri Paesi, in particolare quelli del MEC. Coloro che vorrebbero potenziare la rete regionale a detrimento delle nuove ardite realizzazioni infrastrutturali concernenti i grandi assi di comunicazione; coloro che storcono la bocca per i super-rapidi, colpevoli di essere troppo « progrediti », in un Paese per definizione depresso, mostrano d'ostinarsi in visioni settoriali che segnerebbero il declino irreversibile del trasporto su rotaia legato ad esigenze di competitività e di progresso.

Dopo questa premessa, vediamo più da vicino quali terapie s'intendono applicare a beneficio delle comunicazioni ferroviarie tra le città satelliti e i poli di sviluppo industrializzati. I termini del problema sono tanto noti che è quasi superfluo richiamarli. Ogni mattina, prima dell'alba, una massa di 150 mila viaggiatori si mette in treno per raggiungere il posto di lavoro; altrettanti la sera rientrano nelle località di residenza. Fra andata e ritorno, un movimento di 300 mila persone il giorno che viene fronteggiato da 689 treni locali. Se con un calcolo semplicistico dividessimo il numero dei viaggiatori per quello dei treni in servizio, risulterebbe che ogni convoglio trasporta in media poco più di 400 persone. Un indice d'affollamento niente affatto preoccupante. Inoltre 689 treni significano complessivamente 159 mila posti a sedere, e dunque ogni pendolare dovrebbe avere il suo bravo posticino assicurato. La realtà è completamente diversa. L'afflusso dei viaggiatori si concentra fra le sette e le otto del mattino; il deflusso fra le cinque e le sei del pomeriggio. Arrivano e partono tutti insieme.



GIORNO PER GIORNO IN 300.000

Come si pensa di riorganizzare questo viaggio quotidiano oggi per molti aspetti esasperante. Dalla Francia la crisi di una giovane coppia

Nelle ore di punta, i convogli sono stracolmi, nelle altre viaggiano semivuoti. Per assicurare i 689 treni locali, pieni o vuoti che siano, occorrono ogni giorno 2963 veicoli (motrici e rimorchiati). Se si considera che sulla rete F.S. circolano ogni giorno 10 mila treni, è facile comprendere quanto sia elevato il fabbisogno di veicoli. Nessuno può fare miracoli e creare rotabili che non ci sono, perché i finanziamenti alle ferrovie vengono fatti col contagocce. In breve, tranne poche eccezioni, i rotabili utilizzati sulle corte distanze sono antiquati e scarsamente efficienti. Questo impone ai passeggeri un doppio disagio: viaggio scomodo e per di più lento (40-50 chilometri l'ora). La scarsa velocità è riconducibile anche ad un altro ordine di cause. I treni pendolari, infatti, o impegnano linee di grande traffico, la cosiddetta rete primaria congestionata dal movimento dei convogli a lunga distanza, oppure percorrono rami secondari dove le condizioni dell'armamento renderebbero imprudente far salire il tachimetro oltre i cinquanta orari. Questa ricognizione, sebbene non sveli aspetti inediti del problema, aiuta a comprendere verso quale direzione si stiano movendo i provvedimenti già decisi: acquisto di veicoli nuovi e specificamente idonei ai servizi « vicinali »; costruzione d'infrastrutture che, indipendentemente da quelle della rete primaria, servano esclusivamente i collegamenti nell'ambito dei comprensori regionali. Dal fondo di 400 miliardi erogato con la ricordata « legge-ponte », 90 miliardi sono stati riservati ai trasporti pendolari. Non è una fetta grossa, ma nemmeno tanto piccola, circa un quarto di tutto lo stanziamento. Con tale dotazione s'intende provvedere all'acquisto di 50 terne di automotrici elettriche (motrice e due rimorchi); 20 rimorchi aggiuntivi; 40 automotrici termiche; 120 carrozze attrezzate per viaggi a breve distanza. La spesa complessiva s'aggirerà sui 50 miliardi. I 40 residui saranno impiegati in massima parte per quadruplicare tratti di linea a doppio binario confluenti ai nodi di Torino, Milano, Venezia, Firenze, Roma. In dettaglio è previsto: il completamento dei lavori per il quadruplicamento dei tratti Milano-Rogoredo-Melegnano; Mestre-Venezia S.L.; Prato-Firenze. Il quadruplicamento del tratto Torino-Trofarello, la cui potenzialità è al limite della saturazione; il quadruplicamento del tratto Roma-Casilino-Ciampino, anch'esso congestionato; il ripristino del doppio binario sul tratto Orte-Terni; l'elettrificazione delle linee Cremona-Treviglio e Cremona-Codogno; il completamento del blocco automatico lungo la cintura di Milano; la sistemazione degli impianti di Torino Stura in vista dell'attestamento in tale stazione di taluni treni a carattere pendolare; una ulteriore fase di ampliamento e sistemazione degli impianti di Roma Parco Prenestino. Tutti questi provvedimenti infrastrutturali sono stati studiati, come abbiamo detto, ai fini del miglioramento dell'esercizio dei treni locali.

I successivi provvedimenti previsti nell'ambito del Piano poliennale di 4000 miliardi si riferiscono ad una consistente dotazione di nuovi rotabili. Infatti è stato calcolato, in rapporto al prevedibile aumento del numero dei lavoratori pendolari, che entro il 1977 sarà necessario disporre ulteriormente di 110 carrozze; 40 elettromotrici; 40 rimorchi semipilota; 50 rimorchi intermedi; 20 automotrici termiche. Altre consistenti integrazioni, già debitamente quantificate, si renderanno necessarie entro il 1982. A tali necessità si progetta di far fronte, come abbiamo detto, attingendo ai fondi del già ricordato Piano poliennale. A questo complesso di misure, che faranno sentire il loro effetto gradualmente, se ne affianca un'altra che è poi la prima, in ordine di tempo. Nell'impostazione dell'orario generale dei treni viaggiatori per il biennio 1973-75, si è cercato, nel limite del possibile e ricorrendo a tutti gli accorgimenti della tecnica più scaltrita, di evitare che i convogli a lungo percorso intralcino il movimento dei treni locali. E 'una specie di « quadratura del cerchio » che ha provocato una terribile emicrania ai funzionari che armeggiano con i grafici dei minuti primi e dei secondi.

Anche se la notizia non è destinata a confortare di molto i lavoratori che viaggiano ogni giorno, diremo, per concludere, che il problema dei pendolari non è soltanto italiano. Nelle ultime elezioni francesi, si è presentata candidata Brigitte Gros, sindaco di Meulan, una delle città-satelliti di Parigi. La fama della Gros è affidata ad un libro che s'intitola significativamente « Quattro ore di trasporto al giorno ».

Dal libro è stato tratto anche un film: la crisi coniugale di una giovane coppia di sposi-pendolari. Stritolati da un ritmo di lavoro impossibile, costretti al viaggio quotidiano casa-officina e viceversa, i due giovani non hanno più il tempo per vivere autenticamente e per amarsi. Queste cose ve le diciamo in un orecchio, non andate a raccontarle a Giovanni Mosca: se sapesse del film sugli sposini-pendolari, chissà che pezzo di bravura sarebbe capace di trarne.

Marcello BUZZOLI

NESSUNO DEVE SAPERE?

Cronaca di un viaggio "difficile" al Sud

IL « COMITATO di agitazione dei viaggiatori » si è costituito quasi subito: non appena la radio ha annunciato che l'R 561 sarebbe stato fuso con il « 99 » e ne avrebbe rispettato l'orario, le fermate e la marcia. Ma non ha potuto iniziare alcuna azione concreta per l'ostilità degli occupanti la sezione di treno già « 99 » ben felici di sentirsi aggregati ad un rapido senza dover pagare supplementi o altro. A Campoleone, però, le proteste si son fatte sentire; anche come « 99 » il treno aveva ritardo, quasi un'ora e il comitato del « 561 » si è unito con quello del « 99 ». Abbiamo avuto buon gioco a respingere *ogni attacco, ogni accusa*: c'erano stati due incidenti sulla linea e ci meraviglia che non lo sapessero, loro, che certamente l'indomani di Canzonissima conoscevano a menadito i nomi delle canzoni, dei parolieri, degli autori, dei cantanti, vincitori e no. I giornali e la televisione avevano detto dell'incidente, che purtroppo aveva procurato un morto e vari feriti, non potevano quindi ignorarlo, così come non furono in condizione di negare l'evidenza dei fatti quando si videro sulla linea le squadre di armamento e I.E. che lavoravano sotto la pioggia a rincalzare le rotaie oppure appollaiati sulle scale a ripristinare il filo della corrente del binario attiguo.

A Latina c'erano due treni fermi, venivano dal Sud e i viaggiatori ci guardavano con un misto di commiserazione e di meraviglia: doveva essere il 786 in ritardo, quello sul terzo, e il 788 quello sul quarto binario; qualcosa come quattro o cinque ore di ritardo. Ma loro ormai erano a destinazione, mentre noi appena all'inizio del viaggio.

A Napoli si giunse al tramonto: il nostro treno andò pazientemente a cercarsi un posto tra i tanti che attendevano sui binari, poi con un ultimo strattone si fermò.

Da quel momento aveva inizio la caccia: il C.A.V. (Comitato Agitazione Viaggiatori) a questo punto si dichiarava incompetente. Ad ogni domanda, il personale di stazione rispondeva con una alzata di spalle e così ebbero inizio le scommesse, la unica divagazione possibile. Si puntava sul treno che sarebbe partito per primo per il sud, tra i quattro o cinque che scalpitavano sotto il segnale di partenza. Noi che ce ne intendiamo riuscimmo a mettere assieme un quadro approssimativo della situazione: questo è l'RS, quello il TP, qui accanto il Peloritano e noi, l'R 561/99.

A conti fatti avrebbe dovuto mettersi per primo in marcia il Peloritano, lo dicemmo a voce alta, ne avemmo quasi subito la conferma dall'accendersi del segnale verde di partenza. Il non ancora disciolto C.A.V. passò voce in giro e tutti ci precipitammo verso quello che il conduttore, il movimentista, il primo aggiunto, che passeggiava su e giù, un agente della POLFER e il macchinista avevano classificato R 563.

Si partì di lì a qualche secondo e noi ci prendemmo la nostra brava parte di applausi per la felice intuizione, mentre dai finestrini partivano sarcasmi e gesti poco ortodossi nei confronti di coloro che erano restati sull'R 561/99 e sugli altri treni. A Pompei il treno venne a fermarsi sul primo binario e per noi quello fu un brutto segno: essere tolti dal binario di corsa non porta mai bene. Infatti dopo qualche minuto, preannunciato dal rombo assordante ci sfrecciò di fianco un treno e tutti avemmo la sensazione sgradevole che fosse il nostro, l'R 561/99.

Prima che il C.A.V. si riavesse dallo stupore eravamo a Nocera ove superammo di gran carriera un treno uguale al « nostro » e così le cose andarono avanti per un pezzo. Il conduttore spiegò che avevamo il numero dell'R 563, il materiale dell'RS e l'orario dell'883.

Non c'era in treno il servizio di ristoro e nelle stazioni gli addetti si guardavano bene di venire sotto il nostro treno a sfidare gli elementi naturali che si erano scatenati. Il C.A.V. era ridotto allo stremo non protestava più e così giungemmo a destinazione con sole quattro ore e mezzo di ritardo e ci eclissammo in silenzio.

Il viaggio era nato sotto una cattiva stella e ne avemmo conferma il giorno dopo, quando ci rimettemmo in viaggio da Reggio di Calabria verso il nord utilizzando il Peloritano. La sezione di Reggio partì in perfetto orario, giungendo a Villa mentre una nave traghetto stava attraccando alla invasatura. Due manovratori vennero a smontare le paratie di testa del nostro elemento, prepararono il martello per stringere i morsetti dell'intercomunicante e si disposero per l'aggancio. Ma dalla nave uscì una lunga colonna di carri merci e tutto il da fare attorno a noi si fermò. Dopo un'ora circa, qualcuno si scosse, anche qui, evidentemente era stata decisa la costituzione di un C.A.V. Il treno era sempre immobile, le navi traghetto facevano la spola tra le due sponde scaricando carri merci e basta. L'ufficio dei movimentisti era una ridotta cui era proibito non solo l'accesso, ma anche il solo appoggiare una mano sulla porta. Erano tutti presi come nella sala di manovra di un sommergibile in difficoltà sotto la gragnuola delle bombe di profondità: interrompevano il lavoro solo per dire che non potevano essere disturbati, che il loro lavoro era importante, difficile, che necessitava di attenzione e non potevano perdere tempo. Non dicevano nulla dei motivi della lunga sosta e così andammo dal Titolare della Stazione.

Si prevedevano cento minuti di ritardo perché il Peloritano Siciliano era bloccato dalle parti di Barcellona o Patti e sarebbe giunto di lì a poco a Messina.

Perché non dirlo per radio? Diniego, la radio non funziona. E allora perché non farcelo dire dal conduttore, dal capotreno, da un agente della POLFER o da un controllore che quel giorno era di scorta al nostro treno? Assenso: questa si che era una idea... Ma prima di tradurla in atto pratico la radio riprese a funzionare e così mentre da una delle navi usciva, simile ad un bruco, la sezione siciliana del Peloritano sapemmo che saremmo partiti con almeno novanta minuti di ritardo.

Inutile precisare che il personale della carrozza ristorante era rimasto chissà dove, oppure, preoccupato dei tanti ritardi, aveva preferito restarsene in sede; c'era quindi anche il supplizio della sete e il desiderio di un caffè.

Il treno inizia finalmente la sua corsa: piove a dirotto, nuvole nere scaricano acqua a secchiate e lungo la valle del Mesima, sul tratto nuo-

Interruzioni, ritardi, situazioni di emergenza: mentre la nostra gente si impegna allo spasimo per fronteggiarle, il viaggiatore non sa niente, non si rende conto di quello che succede, non sa perché il treno è fermo, se e quando ripartirà, non sa soprattutto come e quanto ci si prodighi per eliminare gli inconvenienti in atto.

vo di linea, si vedono zolle di terra rotolare verso il fondo, segno che la terra inzuppata stava muovendosi. In questi giorni il sud è sconvolto dalle frane e dagli allagamenti, quindi ci reputiamo fortunati quando ad Eccellente riprendiamo il vecchio tracciato, si ha la sensazione di essere usciti dalla zona pericolosa, dal rischio di una nuova fermata fuori programma. E invece si tratta di una giornata decisamente sfortunata. A San Pietro a Maida il treno si arresta: si sente solo la pioggia che sferza sull'imperiale e la pompa che carica il serbatoio dell'aria compressa. Un quarto d'ora di attesa poi qualcuno coraggiosamente si spinge fin sulla piattaforma ove il capotreno guarda interrogativamente verso la roccaforte del movimentista. Che succede? E' di nuovo il C.A.V. che entra in azione ma con sempre minor fortuna. Anche stavolta la mancanza di viveri l'ha spuntata sulle residue forze, nessuno sa nulla, nessuno ha più voglia di protestare e così forziamo la ridotta di comando.

A Lamezia è mancata la corrente e gli apparati centrali sono fuori uso, stanno lavorando per rimettere in funzione la centralina, per morsettare gli scambi e permetterci di passare.

Spieghiamo quello che abbiamo saputo al pubblico e al C.A.V. che sta facendo ressa attorno al controllore il quale dice e non dice, ammicca verso il capostazione, allarga le braccia.

Sulle prime avvertiamo dell'ostilità nell'aria e così facciamo ricorso a tutte le astuzie del mestiere, quelle imparate in tanti anni di servizio nelle stazioni. Si tratta di eventi fortuiti dei quali la ferrovia non ha assolutamente colpa: frana una strada appena costruita, un ponte appena collaudato; perché non può una centralina elettrica bloccarsi, oppure perché non può interrompersi un tratto di linea quando un torrente riversa tutto il fango di cui dispone sulla massicciata? Che cosa fanno gli altri enti in casi analoghi? Mettono un palo di transenne, accendono un tremolante lume a petrolio e invitano gli utenti della strada a cercarsi un altro passaggio, rimandano all'indomani, alla luce del giorno, l'esame della situazione e le decisioni sul da farsi. Noi, intendo, la ferrovia, noi, no! A questo punto la parola d'ordine è una sola... i treni debbono passare, bisogna lavorare di notte, sotto i fulmini — e a quel punto abbiamo avuto la fortuna di due o tre lampi accecanti che hanno sottolineato la accoratezza del nostro eloquio — ma il guasto deve essere riparato. Magari con quattro o cinque ore di ritardo, ma i treni debbono giungere a destinazione. Le squadre di pronto intervento vengono buttate giù dal letto, strappate alle case e spedite a lavorare. Sono uomini come noi, diciamo, quelli che stanno lavorando in questo momento, che stanno mettendo delle morse agli scambi per consentirci di passare. Sono agenti delle ferrovie che gerarchicamente sono classificati come gli uscieri del catasto, come gli aspiranti allievi archivisti del Ministero, e pagati in conseguenza.

Creato il clima di solidarietà nei confronti di quelli che stanno lavorando non è stato difficile rintuzzare gli attacchi del C.A.V., distendere il clima all'interno del treno promettendo anche che avremmo telefonato a Paola perché qualcuno venisse con i generi di conforto, con le bevande di cui si sentiva sempre più bisogno.

Siamo scesi a Lamezia, ci siamo persi nel buio della stazione, poi, finalmente, abbiamo raggiunto la trattoria di un vecchio conoscente che ha condito la nostra cena con il calore della sua amicizia.

Di questi tempi, con l'Italia sotto l'acqua ormai da molti mesi, con un inverno che si è di prepotenza sovrapposto alla primavera, non è difficile trovarsi in analoghe situazioni. Può capitare a tutti di trovarsi bloccati per uno smottamento, per un ponte travolto dal fiume in piena, per una centralina impazzita. Non abbiamo quindi raccontato nulla di nuovo, abbiamo voluto mettere forse una nota di grottesco in situazioni ormai frequenti. L'abbiamo fatto di proposito per mettere in risalto una cosa: l'assoluta mancanza di informazione. A Roma, a Milano, a Palermo, a Villa S. Giovanni, a S. Pietro a Maida, nessuno è in grado, o, e questo è peggio, ha

continua alla pag. seguente

Le informazioni ai viaggiatori preciso dovere dell'Azienda

LA NECESSITA' di fornire al pubblico informazioni sui ritardi nella marcia dei treni, ritardi determinati da perturbazioni atmosferiche o da anormalità di servizio, è stata più volte rilevata dalla nostra Direzione Generale e, in particolare, dal Servizio Movimento. In proposito sono state diramate disposizioni in base alle quali il personale interessato coordinatori, dirigenti centrali e locali sono tenuti a fornire agli uffici informazione e a quanti sono a più stretto contatto con il pubblico, ogni possibile notizia sulla marcia dei treni, con particolare riguardo ai ritardi, alle interruzioni e alle modifiche nell'istradamento dei convogli.

Tale necessità è stata ribadita in occasione di più recenti interruzioni determinate da eventi estranei alla nostra Azienda. Si sottolineava, in proposito, l'opportunità di fornire notizie quanto più possibile tempestive ed esatte in modo da mettere gli utenti in condizione di prendere determinate decisioni.

Il Direttore Generale, con la nota del 27 luglio del 1970, rammentava ancora una volta l'assoluta necessità di fornire informazioni ai viaggiatori tenendo presente che l'esattezza e la tempestività delle informazioni costituiscono « un preciso dovere dell'Azienda nei confronti dei propri clienti ».

NESSUNO DEVE SAPERE?

continua dalla pag. precedente

voglia di dire al viaggiatore quello che sta succedendo. A Villa per esempio, al momento dell'arrivo del Peloritano si sapeva già che non sarebbe potuto ripartire prima di cento minuti: perché non dirlo? e magari spiegandone anche le cause. La stessa cosa si può dire di S. Pietro e di Napoli, e di tanti altri posti in cui un po' di correttezza verso il pubblico avrebbe evitato guai peggiori. A Villa c'era la possibilità, nel momento in cui si è giunti in stazione di proseguire, almeno fino a Lamezia con il 782. Lo stillicidio dei viaggiatori che si affacciano timidamente alla porta del dirigente del movimento, dell'utente al quale non viene fornita nessuna informazione o al quale, al contrario viene spiegato con dovizia di particolari che non ci si può distrarre, che non si ha tempo, ecc., tale stillicidio, dicevamo verrebbe eliminato. Una notizia data per radio, una informazione come quella che di nostra iniziativa abbiamo dato a S. Pietro a Maida, non sarebbe costata gran fatica; inoltre avrebbe messo il viaggiatore in condizione di apprezzare gli sforzi che la ferrovia compie in quelle particolari situazioni.

E' un lavoro difficile il nostro, intendo quello del ferroviere, del movimentista, del conduttore, specialmente quando le condizioni atmosferiche si inseriscono negativamente. Ma dobbiamo concedere al pubblico la sua parte di necessità: deve sapere perché un treno è in ritardo, in tal modo potremmo evitare anche che ci addebiti quel ritardo. Non dicendo nulla, sulle vere cause del ritardo, a Villa si poteva pensare che tutto fosse dipeso da un disservizio ferroviario, da una indolenza, dall'incapacità di qualche movimentista che aveva sbagliato un incrocio o fatto qualche manovra falsa. Invece noi in quel momento avevamo mobilitato le nostre squadre, avevamo messo in atto tutti quei provvedimenti previsti dal regolamento, per garantire la sicurezza del servizio, per assicurare un ritorno alla normalità nel più breve tempo possibile a prezzo di grossi sacrifici.

Quali difficoltà ci sono perché in tali situazioni il pubblico non venga avvertito? Perché non si prende la iniziativa di obbligare, in certi casi, l'informazione? Tra le tante norme per i casi di emergenza dovrebbe esserci quella che obbliga a fornire al pubblico notizie sul ritardo e sulle sue cause, su un diverso istradamento e sui motivi che lo hanno determinato.

E' davvero tanto difficile farlo?

V. S.

Un'iniziativa de "La vie du Rail"

IN 324 FIGURINE 130 ANNI DI STORIA

Le vignette autoadesive costituiscono una vera e propria iniziazione alla conoscenza ferroviaria. Oltre ai treni, antichi "poster"

DEL TRENO

« FIGURINE »! Piccoli tarocchi della prima gioventù, rinverdita più tardi animando il gioco dei nostri figli. Dall'introvabile *Feroce Saladino*, che fissò i motivi di un costume contrassegnando gli anni Trenta, al provocato boom editoriale che ha fatto assediare le edicole, in questo dopoguerra, con creazioni estrose, sebbene mescolate sovente a prodotti scadenti. Fino a mantenersi attualmente su una produzione costante e con giustificate pretese di finalità educative.

L'assopito interesse si è però ridestato d'improvviso, sulla spinta di rinnovati stimoli, nello scorrere le 324 « vignettes », e relativo album, de *L'histoire des Chemins de Fer*, apparsi nella Collezione « La Vie du Rail », per i tipi delle Editions Méthode, Culture et Loisir, di Parigi. I sempre entusiastici « amici della ferrovia » esploderanno di gioia nel ritrovarvi, esaltati, gli elementi rappresentativi dei loro *hobby*, della loro passione, ma troveranno pure, e con loro tutti gli altri, un prodotto di pregio che nasconde a fatica il chiaro movente culturale. Poiché prendendo spunto dalla « locomotiva », facendone anzi l'elemento centrale della trattazione, si è tentato di rintracciare, nella maniera più efficace possibile, « la storia dei centotrenta anni che separano la prima piccola locomotiva di Trevithick dalle motrici possenti e sofisticate che corrono oggi sulla rete mondiale ».

Oltre a formare un affresco che va posto tra i prodotti migliori di una moderna *imagerie*, le vignette autoadesive costituiscono nel loro insieme una vera e propria iniziazione alla conoscenza ferroviaria. Soprattutto se si considera che le « figurine », progressivamente numerate, e stampate quasi tutte a colori in maniera encomiabile, vanno applicate nelle caselle dell'apposito album, in cui l'immagine viene integrata da esaurienti didascalie. Senza contare il corredo di precise cognizioni tecniche contenute negli articoli che introducono a ciascuna sezione.

Si inizia con la trazione a vapore, le cui conquiste risultano contrassegnate da una scelta di 51 locomotive circolanti, ieri e oggi, in ogni parte del mondo, e soprattutto in Francia, ovviamente prediletta dai compilatori (anche se spiace la drastica esclusione dell'Italia da questo settore). Un successivo capitoletto sulla « strada ferrata » ed entriamo subito in epoca di trazione elettrica. Anche qui locomotive ed elettromotrici della più diversa provenienza: dal Belgio alla Cina, dal Lussemburgo alla Corea del Sud, dal Giappone alla Polonia, all'India, all'U.R.S.S., agli Stati Uniti. Noi siamo presenti con la *Tartaruga*, il *Settebello*, l'ALe 601. Ed eccoci pure alla trazione diesel, e al relativo « parco » di altri 33 esemplari di locomotive, di automotrici, a cominciare dalla famosa *Micheline* e per finire ai treni articolati tipo Trans-Europ-Express.

Una parentesi avveniristica con i turbotreni, e si scende finalmente a più quotidiane dimensioni con i « trenini » delle secondarie, quelle a cremagliera, e le funicolari, la monorotaia, i mezzi di trasporto urbani e suburbani, non escluso l'umile, utilissimo *tramway* (in questa sezione siamo pittorescamente rappresentati da un convoglio della Roma-Fiuggi). E non si sono dimenticati nemmeno i piccoli convogli turistici e « d'attraction », fra i quali molto originale quello utilizzato su un impressionante tracciato pirenaico, in vista del Lago di Artouste.

Dopo una pagina riservata alle opere d'arte in genere e agli impianti di sicurezza e segnalamento, l'album e le figurine chiudono in bellezza con un campionario del materiale esposto nel Musée Français du Chemin de Fer, aperto a Mulhouse nel 1971, e nel quale figurano locomotive ultracentenarie (1844-46), restaurate di recente e in maniera esemplare nelle Officine di Ouatre-Mares. Ma il sigillo alla pubblicazione è conferito dai manifesti turistici ferroviari. Deliziose miniature belle époque (e l'estremo rimpicciolimento genera ancor più tenerezza), ben ferme all'origine di quel lancio pubblicitario del trasporto su rotaia che costituirà sempre più uno degli indispensabili pilastri per una oculata e più che possibile redditizia attività commerciale. E tutto ciò anche se, da buoni giornalisti, non perdendo cioè di vista l'attualità, ed avendo gli occhi rivolti al futuro, gli autori della pubblicazione terminano opportunamente con una lunga nota su « ferrovie e cibernetica ». Uno dei motivi, questo dell'aggiornamento costante, per il quale « La Vie du Rail » ha tutta la nostra incondizionata ammirazione, ed è divenuta da lunghi anni il vessillo di un particolare mondo ferroviario, costantemente prediletto.

Livio JANNATTONI

I lettori di « Voci » possono richiedere l'album e le figurine dietro versamento della somma di L. 4.810 (38 F.F.) al « Credito Commerciale di Francia » - Milano, Piazzetta M. Bossi n. 1, conto « estero » della rappresentanza S.N.C.F. in Italia.

Alla Fiera di Bologna

CENTOMILA LIBRI PER RAGAZZI

PUO' DARSI che si tratti di deformazione professionale, ma mi pare possibile fare un parallelo tra il libro e il treno, che erano stati dati fino a qualche tempo fa, se non proprio per morti, certamente per moribondi, vittime entrambi del progresso, dopo esserne stati, ciascuno a suo modo e nel suo campo d'azione, antesignani. Il libro, spacciato dall'esplosione degli audiovisivi; il treno, avviato in via definitiva al Museo della Scienza e della Tecnica dallo sviluppo macroscopico dell'auto e dell'aereo. E per entrambi si era prospettata una dura lotta per la sopravvivenza a colpi di « attività concorrenziali », con ottime probabilità... di soccombere.

Poi, la tensione si è allentata, le prospettive si sono tinte via via di rosa. Ci si è guardati meglio intorno, si è fatto lavorare per benino il cervello, e s'è detto: macché concorrenza, qui ci vuole collaborazione.

Niente guerra. Pace. Il che vuol dire, si sa, ampie possibilità di costruire. La più saggia delle determinazioni. Qualche volta succede che si faccia luogo al buonsenso.

Così, come assistiamo al rilancio del treno basato sull'*integrazione* dei vari modi di trasporto, vediamo che al libro sta succedendo qualcosa di simile: il riconoscimento della pagina scritta e stampata come base della cultura, alla quale sono di *integrazione* le tecnologie dell'informazione e dell'apprendimento di cui oggi dispone questo nostro mondo proiettato con ansia verso il futuro: TV, cinema, dischi, registratori, videocassette, elaboratori elettronici eccetera.

Ma ecco: tutto questo costituisce una riflessione sul complesso delle esperienze fatte alla 10ª edizione della Fiera del libro per ragazzi, che a Bologna, insieme ad altre mostre (Illustratori, Nuove Tecniche dell'apprendimento e Salone del libro scolastico), ha tenuto aperti i suoi battenti dal 5 all'8 aprile, inserita nel calendario delle manifestazioni indette, per celebrare l'*Anno Nazionale del Libro*, dalla Presidenza del Consiglio, dal Ministero della P.I., da enti e amministrazioni varie con la collaborazione dell'Ente Autonomo per le Fiere dell'illustre città emiliana.

Sette padiglioni d'acciaio e vetro di complessivi 27 mila mq a disposizione del libro per ragazzi e dei suoi ormai fedeli e preziosi alleati! C'era da sentirsi investiti e del tutto sommersi da quel gran mare *culturaltecnologico*.

Collateralmente hanno avuto luogo conferenze, dibattiti, incontri, fra i quali mi limiterò a citare di sfuggita quello che mi è parso per molti aspetti il più interessante: un convegno su « Editoria e Scuola », nel quale docenti e giornalisti — moderatore il prof. Agazzi — hanno esercitato una critica costruttiva sui contenuti dei libri di testo, riconoscendoli strumento indispensabile di formazione culturale e civile, ma da rinnovare in armonia con il processo evolutivo della scuola e della società, secondo gli ultimi sviluppi pedagogici e didattici e in funzione della capacità creativa del ragazzo.

* * *

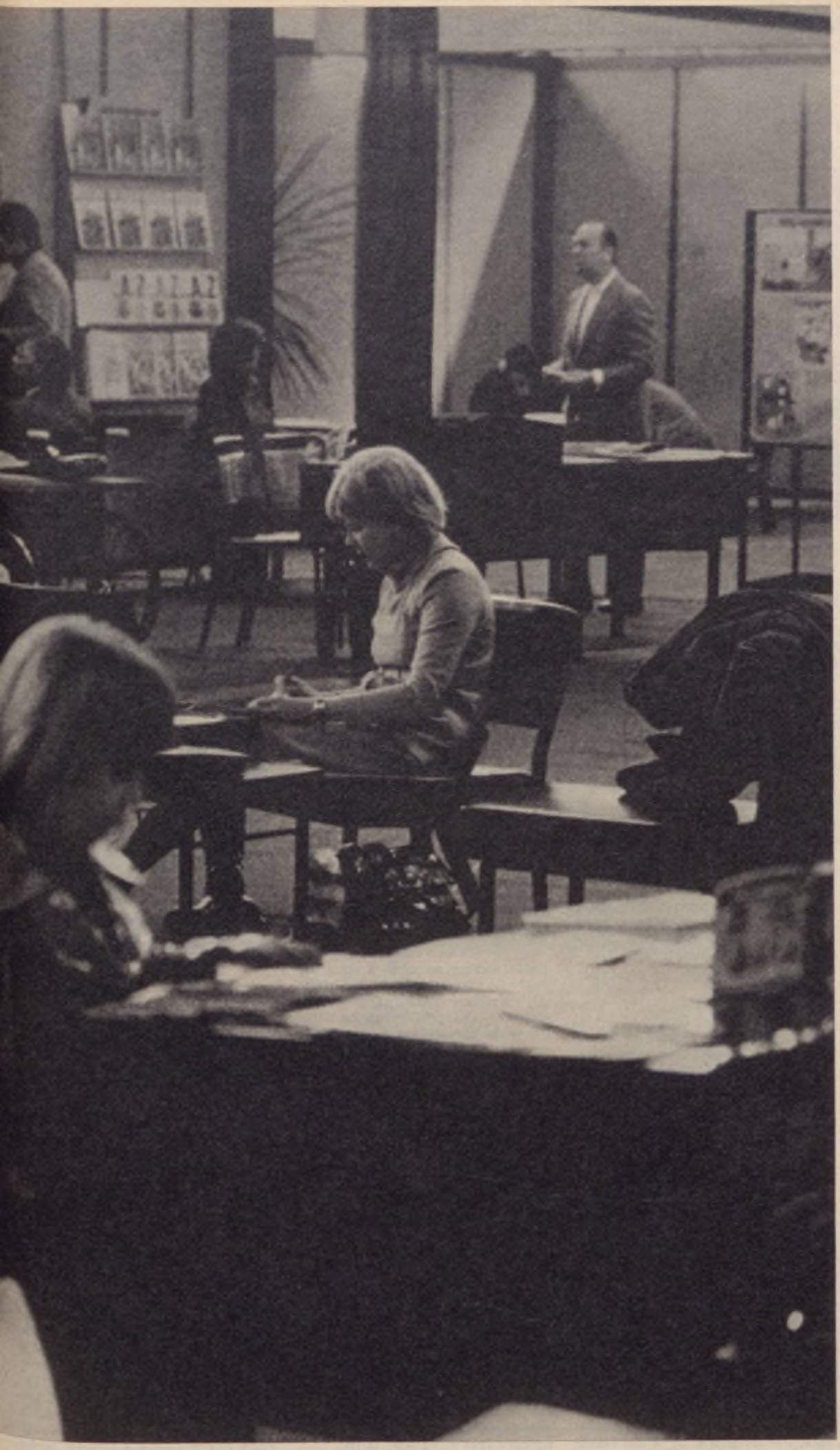
La Fiera del libro ha voluto assumere fin dalla sua prima edizione dimensioni internazionali, poiché quello dei bambini in particolare e dei giovani in generale è un pubblico omogeneo, compatto, straordinariamente affiatato, che sa prescindere dalla lingua e dal colore della pelle. Lo ha detto il presidente dell'Ente fieristico bolognese, Lenzi, il quale ha tenuto a chiarire qualcos'altro che mi sembra importante: che gli strumenti scientifici per l'apprendimento — presentati in un apposito Centro-pilota — vanno inseriti nella realtà contingente: non simulacri della tecnologia, ma sistemi al servizio del libro. Poiché in contrapposizione all'invadenza dei cosiddetti *mass-media* è appena il caso di rilevare come esso conservi intatta la propria funzione di primo formatore della personalità nel periodo più delicato dell'esistenza. In effetti il libro è lo strumento principe dell'istruzione, depositario della cultura e unico vero tramite fra le generazioni.

Il presidente dell'Associazione Italiana Editori, Vallardi, ha voluto ricordare, da parte sua, che se l'accordo tra il libro per ragazzi e l'arte illustrativa contemporanea è stato abbastanza facile e spontaneo perché lento e graduato, l'impatto con gli audiovisivi è stato improvviso e violento, sì da far pensare alla fine del testo scolastico e addirittura del libro in genere. Poi si è constatato che il cinema, la televisione, il disco non hanno sottratto nulla al libro, ma, suoi utilissimi alleati, lo hanno spinto a rinnovarsi e a confermare il suo ruolo primario. Non per nulla esso è storicamente alla base dell'età moderna. Inoltre è grazie al libro che si è diffusa l'istanza democratica: detronizzarlo sarebbe antistorico e perciò assurdo. Fino a che esisterà la scuola, comunque venga concepita e strutturata, come ha rilevato Vallardi, esisterà il bisogno del libro, che gli editori italiani debbono continuare ad adeguare alle nuove esigenze, avendo presente anzitutto che esso dev'essere, non uno statico deposito di cognizioni, ma uno strumento di studio vivo, dialettico, assecondante gli stimoli e le richieste di una scuola aperta, inserita in una realtà che si muove e ha preso cognizione del proprio movimento.

* * *

Centomila titoli, più o meno, quest'anno a Bologna. Negli stands, tutti molto belli e funzionali, gli editori (oltre 400, di 28 Paesi) hanno esposto il meglio della loro produzione per ragazzi e giovani, dall'età prescolare all'adolescenza piena, dando un certo rilievo anche alle novità. Pur se a far la parte del leone, tanto per le Case italiane che per le straniere, è ancora la letteratura classica che trae conforto e sicurezza dal collaudo della tradizione, non mi pare infondata l'impressione di molti che il mondo dell'editoria si yada man mano sbrinando al calore di proposte nuove o almeno rinnovate in profondità. Credo sia il caso di alcune collane, cui sta peraltro arridendo il successo, indice di un orientamento al nuovo da parte di genitori ed educa-

Gli audiovisivi al servizio del libro: ne è una conferma questo stand di una delle Case editrici specializzate nel settore della letteratura giovanile. A destra, lo stand degli editori svizzeri.



tori, cui spetta l'indirizzo alla scelta. Collane come « I gemelli » di Rizzoli, che presenta titoli di primo piano (*Pablo Grandoso detto Tablò* di Bertola, *L'Astronave pirata* di Crepax, *Le nuove filastrocche* con testi di Argilli, Arpino, Landolfi, Melegari, Rodari ed altri) e tenta una letteratura per l'infanzia « aspecifica » e acuta; come « Tantibambini » di Einaudi, che, specie con i lavori di Rodari (*Gli affari del signor Gatto, Il palazzo di gelato*) e di Munari (*Cappuccetto Verde*, ecc.) mira a scalzare le tendenze « falsamente pedagogiche e inibitorie »; una nuova dimensione cui sembra in parte avviato anche Mondadori con qualche buon titolo (*Caro bruco capellone, ad es.*). Collane come quelle dei libri-gioco della Emme Edizioni, per i più piccoli, e come « Dimmi... » e « Animali... » del Saggiatore Ragazzi; « Verdi Anni » della Massimo, con alcuni titoli di prestigio, per i più grandi (ad es. *Il primo viaggio attorno al mondo* di Volpi, interessante innesto tra la sensibilità di un autore contemporaneo e la testimonianza storica); alcune collane, pregevoli non solo per l'eleganza della veste ma pure per la validità dei contenuti, della Capitol (« Ragazzi d'oggi »), dei Fratelli Fabbri, della Giunti Bemporad Marzocco (notevole il suo stand, ove con le più recenti collezioni erano in mostra, dentro « amorose » vetrinette, vecchie gloriose edizioni di Collodi, di Vamba, ecc.), della Paravia (sempre valida e arricchita di nuovi titoli, la sua collana « I romanzi avventurosi »), della S.E.I. (« Scrittori per la scuola »), della A.M.Z. (« Ecco il mondo »), dell'Editrice La Scuola, che ha tra l'altro presentato le novità delle sue maggiori raccolte dedicate ai giovani, come « L'alfiere », che sottolineando l'attenzione ai principali problemi del nostro tempo, guarda pure al fatto di ieri con spirito e sensibilità di oggi (*Buongiorno Europa* di Monchieri, *Nel Sud qualcosa si muove* di Valeri Guarnieri, *Ankur il sumero* di Volpi, ecc.).

Ma la Fiera del libro è anche occasione di incontri con autori — alcuni li ho già citati — e operatori. Vecchie conoscenze e nuove. Maria Bartolozzi e Carla Poesio del Centro Didattico Nazionale di Firenze; due scrittrici ed esperte alla cui opera la letteratura giovanile deve molto; Gianni Rodari, giornalista e scrittore di talento: i suoi libri hanno da tempo travalicato le nostre frontiere e corrono per il mondo tradotti non so bene in quante lingue. Poi, Marcello Argilli, anche lui giornalista e ottima firma, tutto dinamismo e simpatia, qualità che insieme a un acuto senso dell'humour sa ben trasfondere nelle sue opere; Giuseppe Colli della S.E.I. e dell'Associazione Scrittori Piemontesi, esperto del settore e autore di successo: Albino Bernardini, il famoso « maestro di Pietralata »; Domenico Volpi, segretario nazionale dell'Unione Italiana Stampa Educativa Ragazzi, autore di grosso calibro, la cui produzione è delle più vaste e continue: se i conti mi tornano, ha scritto finora una trentina di libri, tutti molto belli, che lasciano qualcosa di vivo in chi li legge.

Salvatore ASCENZI

VIENE DAL FREDDO IL CONTROLLORE DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

SUL PORTONE c'è ancora la targhetta d'ottone lucido con sopra scritto Matteo Ingravallo; ma lui, in quella cittadina del Meridione, nessuno l'ha più visto ormai da anni. Era un uomo corpulento, dalle maniere spagnolesche, la cui ambigua celebrità s'estendeva ben oltre la cerchia delle mura cittadine. Alla sua abitazione si recavano in pellegrinaggio tutti coloro che, in un modo o nell'altro, avevano qualche briga con le « istituzioni », con il potere centrale, la burocrazia di Roma. Disgraziati ridottisi a pane ed acqua in attesa della pensione; proprietari di un solo appartamento giunti sull'orlo del collasso aspettando la liquidazione dei danni di guerra; piccoli produttori vinicoli rovinati più dal fisco che dalla peronospora, rivolgevano suppliche fidenti all'Ingravallo il quale, in cambio di sostanziose tangenti, risolveva casi disperati, aggirava procedure farraginose, accelerava operazioni amministrative lunghe e defatiganti come vie crucis; insomma compiva miracoli che nemmeno il Santo patrono. Santo o no, l'Ingravallo di certo non stava fermo nel suo tabernacolo: due volte la settimana prendeva il treno per la capitale, portando con sé una borsa rigonfia di documenti. Ma una volta da quelle trasferte romane non era più tornato; ed erano corse voci che lo volevano in prigione per truffa, corruzione, millantato credito; altri però sostenevano che fosse espatriato a Lugano. L'unica che conosce la verità, la figlia, ha vestito l'abito delle Benedettine: non parla, e se apre bocca è solo per dire avemarie. Così, in quella cittadina del Meridione, la gente si sente ancor più povera e derelitta; e nei bar di quartiere, intorno ai flipper, s'accanisce a parlare dell'Ingravallo e della misteriosa sparizione di lui, senza nemmeno sospettare che sarebbe ben più meritevole di discussione e d'indagine la realtà di una società in cui possono prosperare personaggi come quelli del mediatore scomparso. Una realtà sostanziata da atavica sfiducia verso i pubblici poteri, dalla tendenza ad addossare tutte le colpe allo Stato e ad aspettarsi contraddittoriamente da esso la soluzione di tutti i problemi; una realtà che sarebbe ingeneroso attribuire esclusivamente ai ceti sottoborghesi fatalistici e denutriti delle zone opache del Meridione, giacché la ritroviamo un po' in tutte le categorie sociali, sia pure in altri modi e altrimenti atteggiata. Denunce di questo genere non hanno il pregio dell'originalità: sono anzi il cavallo di battaglia di una pubblicistica che, ad intervalli regolari, spara raffiche contro la burocrazia, quasi sempre dimenticando che i primi a sentire il disagio di questa situazione sono proprio i funzionari dello Stato (o almeno la parte migliore di essi) che tuttavia poco possono fare, prigionieri come sono di una rete di norme e di procedure arcaiche e superate. E' questo un aspetto del problema che sfugge anche all'uomo della strada. Invischiato nel dedalo delle leggi e dei regolamenti, provvisto di una conoscenza sommaria e confusa dei propri diritti, costretto a far la spola da un ufficio all'altro, come da Erode a Pilato, reagisce o affidandosi a faccendieri del tipo dell'Ingravallo, o cercando l'aiuto d'intercessori influenti (quasi sempre operatori della politica bisognosi di clientela), o infine esplodendo nella protesta aperta e dichiarata, che talvolta si tinge dei foschi colori della disperazione, parente stretta della follia, ma che più spesso imbocca la strada delle lettere ai giornali: molti dei quali, per aumentare la propria diffusione, hanno istituito apposite rubriche per queste lettere; ed un grande rotocalco promette addirittura giustizia a chi gli scrive.

E' comprensibile che in questa situazione si possa guardare con interesse e speranza alla possibilità d'importare in Italia un istituto che in Svezia, e negli altri Paesi scandinavi, vanta una lunga tradizione ed un prestigio indiscusso. Intendiamo riferirci, come avrete compreso, all'Ombudsman, nome che al nostro orecchio suona alquanto ostico, ma che etimologicamente significa « uomo che fa da tramite », da intermediario, fra il cittadino e lo Stato. In italiano, la traduzione potrebbe essere, secondo è stato proposto, « Rappresentante dei diritti del cittadino », oppure « Difensore civico » o « Magistrato civico ». Ovviamente la questione più importante non è quella nominalistica, ma di sostanza: occorre vedere se, trapiantato dal freddo di Stoccolma alle più miti auree mediterranee, l'istituto manterrebbe ancora intatta la sua funzionalità o scadrebbe a vuoto simbolo.

Le notizie intorno a persone e cose della Scandinavia risultano spesso abbellite da una valutazione encomiastica nutrita da sentimenti, più o meno dichiarati, d'inferiorità e di invidia. Non sarà inutile perciò cominciare con l'approfondire l'argomento in tutti i suoi aspetti. L'esiguità e la frammentarietà delle norme del diritto amministrativo presso i popoli del Nord Europa fecero sentire, più presto che in altri, l'opportunità di controllare la macchina burocratica, mediante l'opera di un magistrato che potesse intervenire sia di propria iniziativa, sia su segnalazione di cittadini che si ritenessero lesi in un loro diritto o interesse. Fin dal 1600 esisteva in Svezia un magistrato, di nomina regia, preposto al controllo della giustizia. Al principio dell'Ottocento risale la creazione dell'istituto vero e proprio dell'Ombudsman per il controllo dell'Amministrazione civile; nel 1915 fu creato un secondo Ombudsman per la sorveglianza sull'amministrazione militare. L'Ombudsman viene nominato dal Parlamento, rimane in carica quattro anni e può essere rieletto. Nonostante l'alta fonte della sua autorità, svolge i suoi compiti in maniera niente affatto formale o solenne. Sbaglierebbe chi lo immaginasse in toga e parrucca, circondato da caudatari e valletti, difeso da un drappello di segretari o da altre guardie del corpo. Al contrario, egli rifiuta ogni apparato e agisce con metodi di lavoro che s'avvicinano a quelli dei moderni « managers »: si serve più del telefono che della penna, legge tutti i ricorsi a lui diretti (su carta semplice, in Svezia la carta bollata non esiste), li istruisce in pochi giorni, convoca le parti se ha

L'avvento di un Ombudsman nazionale è auspicabile soltanto a certe precise condizioni. Ecco quali.

necessità di notizie supplementari e infine decide personalmente con grande celerità. Ogni settore della pubblica amministrazione è compreso nella competenza dell'Ombudsman: i ministeri, gli uffici centrali, le persone giuridiche pubbliche e in genere gli Enti sottoposti al controllo statale. Per poter ricoprire la carica di Ombudsman occorre una profonda e riconosciuta preparazione giuridica e un'indiscutibile integrità morale; il candidato deve essere del tutto estraneo al mondo della politica e possedere doti personali di autorevolezza e di prestigio. Per esperire le indagini, il Commissario parlamentare dispone di mezzi pressoché illimitati: può esaminare gli atti, accedere a tutti gli uffici, interrogare i funzionari, assumere testimonianze, ecc. Spesso esegue personalmente ispezioni fulminee ed inaspettate. Sale in elicottero e raggiunge una cittadina sperduta della Lapponia, per una verifica contabile; oppure piomba alla sede centrale della Banca di Svezia, si fa aprire le porte blindate dei forzieri e chiede con bel garbo che gli vengano messi davanti tutti i dollari che debbono esserci in quel momento. Un altro giorno può accadere che s'infili in una caserma. Non lo riconoscono e non schierano nemmeno la guardia, ma lui, dritto e sicuro, punta sulle cucine. Che vuole questo signore, vestito di grigio, che s'aggira tra marmitte e fornelli? Semplicemente controllare il rancio dei militari: fa il conto delle vitamine e delle proteine, esamina le tabelle dietetiche. Non è giusto che questi giovanotti mangino solo patate, dice. Fatterelli di questo genere, che sono autentici ma sembrano inventati, ci riempiono di soddisfazione. Su di essi si fonda il fascino dell'Ombudsman che assume i contorni del personaggio da leggenda nordica, circonfuso dell'aureola romantica del giustiziere imparziale.

E' questo alone romantico che lascia in ombra altre circostanze di fatto piuttosto importanti. Per ampio che sia il campo di competenza del Mediatore supremo, egli non dispone di mezzi congeniti per imporre le sue decisioni: non impartisce ordini, formula giudizi. Conclusa la istruttoria, i provvedimenti che lo Ombudsman può adottare sono limitati e indiretti: non può, ad esempio, né annullare né modificare gli atti compiuti dall'Amministrazione, ma solo invitare la stessa a modificarli. A stretto rigore, l'Amministrazione potrebbe anche non conformarsi al parere dell'Ombudsman, ma un tale comportamento sarebbe disonorevole: sussiste, dunque, un obbligo morale, non giuridico, nei riguardi di una Magistratura che è soprattutto d'influenza, di persuasione.

Questo obbligo morale, proprio in quanto tale, presuppone una società nella quale l'habitus etico sia molto vivo e sentito. Senza chiamare in causa l'etica protestante, si può ben dire che in Svezia, dove è sorto si è affermato il Magistrato di controllo, i rapporti tra i singoli sono improntati ad un marcato rigorismo morale, specie nel settore della cosa pubblica in cui lo spirito individualistico ha saputo imporsi un freno ed un limite di fronte alle esigenze della collettività. L'esistenza di analoghi principi morali e civili nell'area scandinava ha portato alla creazione, in Norvegia e Danimarca, d'istituti analoghi a quello dell'Ombudsman di Stoccolma. Dal 1954 opera in Danimarca un organismo di controllo della pubblica Amministrazione civile e militare ispirato a quello svedese, pur con qualche variante di struttura; più o meno alla stessa epoca risale la creazione in Norvegia di un organismo collegiale di sorveglianza sull'Amministrazione militare, esteso in seguito a quella civile.

Nel secondo dopoguerra, in un clima caratterizzato da un lato dalla rivalutazione dei diritti della persona umana e dall'altro dall'ampliamento della sfera d'intervento dei pubblici poteri, molti Paesi si sono interessati ai modelli scandinavi, dando vita ad istituzioni similari o almeno progettandole. Nella Repubblica Federale Tedesca, esiste dal 1957 un Commissario militare che è organo ausiliario del Parlamento nell'esercizio del controllo sulle Forze armate e tutore dei diritti fondamentali degli ufficiali e dei soldati. Egli è chiamato « ad una chiarificazione umana del servizio militare e ad una giustificazione umana delle Forze armate ». Nel 1949 lo Stato d'Israele, dopo un anno appena dalla sua costituzione, volle darsi un Commissario di sorveglianza sulla pubblica Amministrazione. In Olanda e in Svizzera, Associazioni di giuristi non hanno mancato di elaborare progetti di legge per la creazione di magistrature di controllo più o meno modellate sugli archetipi dell'Europa del Nord. Anche nel mondo anglosassone, si è guardato e si guarda con attenzione al me-

(continua alla pag. seguente)

IL DIFENSORE CIVICO

continua dalla pag. precedente

diatore scandinavo. Sulla strada delle realizzazioni concrete si è messa intanto l'Inghilterra dove nel 1967 è stato istituito il « Commissario parlamentare », che viene nominato dalla Corona, ma può essere dimesso unicamente con mozione del Parlamento. Il Commissario può agire solo su richiesta di un Membro della Camera dei Comuni. In altre parole, non è in rapporto diretto con l'uomo della strada. Se ha qualche diritto da far valere, quest'ultimo dovrà presentare il suo bravo ricorso al proprio deputato il quale, se crede, lo inoltrerà al « Parliamentary Commissioner ». E' venuta meno così quella che è la caratteristica più importante dell'istituto svedese. Dopo appena sette anni di vita, l'Ombudsman inglese è già in crisi e da più parti se ne chiede una riforma che abolisca il tramite del deputato e istituisca tanti Ombudsman quanti sono i settori dell'attività amministrativa, dal servizio sanitario ai trasporti, dalle scuole all'edilizia popolare e via dicendo. In questo fermento riformatore si è inserita una recente iniziativa del Governo che, per bocca del ministro degli Interni, ha annunciato ai Comuni la decisione d'istituire un Ombudsman preposto esclusivamente all'esame dei ricorsi presentati dai cittadini contro l'operato della polizia. Lasciamo Londra per Parigi, dove ci attende Antoine Pinay, l'uomo che da pochi mesi è stato investito della carica di « Mediatore » fra lo Stato e i cittadini. Vedremo come se la caverà: non dovrebbero fargli difetto esperienza e saggezza, considerato che monsieur Pinay conta la venerabile età di ottantadue anni. Risale al dicembre dello scorso anno l'istituzione in Francia di un magistrato di controllo. Inizialmente doveva chiamarsi « Alto Commissario per la difesa della libertà dell'uomo », un nome troppo altisonante per non dare ombra ad un sacco di gente. Così il « Figaro » ha lanciato un referendum: come lo chiamiamo? Ha vinto un lettore di buonsenso che ha suggerito: « Mediatore »; per premio è andato a trascorrere un week-end a Stoccolma, spese interamente pagate. Ma, a quanto risulta, i francesi non si sono fatti in quattro né per rispondere al referendum, né per andare ad applaudire il nuovo magistrato. Il quale viene nominato dal primo ministro, col bel risultato che è lo stesso potere esecutivo a scegliere il proprio controllore; manca inoltre il rapporto diretto col cittadino, persistendo anche a Parigi il « filtraggio » parlamentare d'oltre Manica. E' comprensibile che parecchia gente abbia ironizzato su questa « elargizione » che viene dall'alto definendola polvere negli occhi per nascondere altri e più gravi problemi. Lasciamo l'opinione pubblica francese a smaltire il suo malumore e, per non protrarre un discorso già lungo, cerchiamo di trarre alcune conclusioni. Ci sembra intanto abbastanza provato che l'istituto dell'Ombudsman abbia la sua intima ragion d'essere e conservi integro il suo significato morale nella collettività nordica dove è nato, espressione concreta di quelle motivazioni etiche, civili e di costume che abbiamo in precedenza menzionato. A tali motivazioni, altre se ne possono aggiungere d'ordine socio-economico. La Svezia conta otto milioni appena di abitanti, il tenore di vita e il sistema di sicurezza sociale sono notoriamente elevati, l'equità fiscale non è pura poesia; ne consegue che le necessità di fare appello al supremo Mediatore sono abbastanza limitate. In un diverso contesto sociale, caratterizzato da sperequazioni d'ogni genere, scarso rispetto della legge e dell'ordine, popolazione numerosa vivace ed eccitabile, l'Ombudsman è impossibilitato a svolgere i suoi compiti, non fosse altro perché è sommerso da valanghe di ricorsi. Deve allora adattarsi all'inefficienza o interporre fra sé e i cittadini il « filtro » di un intermediario (come avviene in Inghilterra e in Francia) oppure arruolare una legione di collaboratori, con tutti gli inconvenienti delle grandi concentrazioni burocratiche, non esclusa l'impersonalità e la lentezza dell'intervento. L'una o l'altra di queste ipotesi snaturerebbero la mitica istituzione dell'Europa del Nord e genererebbero situazioni d'inefficienza e di confusione, col risultato di perpetuare, e forse d'aggravare, proprio quegli inconvenienti che dovrebbero essere eliminati.

Ciò non significa escludere la possibilità e l'opportunità di creare, anche in Italia, per il controllo sulla pubblica amministrazione, istituzioni nuove e moderne, a condizione che il concetto informatore più che ispirarsi ad archetipi famosi, validi in altri contesti sociali, sia commisurato alle necessità, alle caratteristiche (e perfino vorremmo dire alle anomalie) della nostra comunità nazionale. Alcune iniziative, a livello di studi e di ricerche, sono state assunte negli ultimi anni, e sono stati elaborati progetti di legge per la istituzione di Ombudsman nazionali. Siamo al primo capitolo di un libro che è ancora tutto da scrivere. Non possiamo non auspicare che in sede d'esame di tali progetti si tenga conto della realtà storica e sociale del nostro Paese. Un istituto muore, o nasce già morto, quando è enucleato dal contesto sociale e di costume di cui dovrebbe essere espressione.

A chi gli domandava quali fossero le migliori istituzioni, Solone rispose: « ditemi per quali Paesi e per quali popoli ». Il succo del nostro discorso sta tutto in questa massima antica che, a distanza di secoli, conserva intatta la propria verità e saggezza.

Marcello BUZZOLI

ENPAS: Assistenza diretta e indiretta

NEL NUMERO 11/72 di Voci abbiamo riportato il contenuto dell'accordo ENPAS per l'assistenza diretta. La pratica applicazione di tale accordo, sottoscritta a livello nazionale, ha subito poi una battuta di arresto perché contestata dai vari ordini provinciali per cui, in definitiva, fino al 1° aprile nulla di fatto. In questo periodo, sia pure gradualmente, in relazione cioè agli accordi raggiunti nelle varie provincie, il discorso è nella sua prima fase realizzativa.

La situazione attuale è la seguente: hanno — per ora — aderito all'accordo 45 province e precisamente: Roma, Agrigento, Ascoli Piceno, Catania, L'Aquila, Lecce, Matera, Ragusa, Sassari, Taranto, Trapani, (che provvedono all'assistenza diretta con decorrenza 1° aprile), Avellino, Benevento, Brescia, Caltanissetta, Campobasso, Catanzaro, Chieti, Cosenza, Frosinone, Isernia, Macerata, Nuoro, Palermo, Parma, Pesaro, Pescara, Pisa, Potenza, Reggio Calabria, Rieti, Salerno, Taranto, Trento, Viterbo (che provvederanno ad erogare l'assistenza diretta con decorrenza 1° giugno), Bari, Brindisi, Caserta, Enna, Foggia, Latina, Massa Carrara, Pavia, Siracusa e Terni (che erogheranno l'assistenza diretta dal 1° luglio). Si prevede comunque un sollecito accordo anche per le rimanenti province.

A monte di questo calendario di accordi (pur molto importante per gli interessati) viene spontaneo domandarsi quali sono le differenze tra assistenza diretta e indiretta visto che in questi giorni siamo chiamati a riempire un modulo (quello di opzione) la cui sottoscrizione rappresenta una scelta vincolante per almeno un anno.

Il sistema assistenziale diretto, istituito con la legge 6.12.71 n. 1053, consente agli assistiti di fruire delle prestazioni *fondamentali* in forma completamente gratuita.

Ma: quali sono le *prestazioni fondamentali?*

Assistenza generica, ambulatoriale e domiciliare: l'assistito potrà rivolgersi ad uno dei medici (il cui nominativo sia compreso in elenchi appositamente predisposti dall'ENPAS. Vedi Voci n. 11/72) oppure ad un ambulatorio dell'Ente. Per le modalità delle prestazioni domiciliari vedi sempre il numero 11/72 di Voci.

Assistenza specialistica, ambulatoriale e domiciliare: se esistono, nel Comune in cui risiede l'assistito, ambulatori ENPAS, bisognerà rivolgersi preventivamente agli ambulatori dell'Ente (eccetto che per le visite ostetrico-ginecologiche, pediatriche, ed odontoiatriche). Ove però le attrezzature ambulatoriali non consentono l'erogazione delle prestazioni richieste entro breve termine (vedi n. 11/72 di Voci) l'assistito potrà essere avviato ad uno specialista convenzionato.

Se nel Comune in cui risiede l'assistito non ha sede un ambulatorio ENPAS si potrà richiedere direttamente — sempre su proposta del medico generico — l'opera dello specialista convenzionato.

Nel caso in cui la natura dell'infermità renda impossibile all'assistito di recarsi in sede ambulatoriale, questi, su proposta scritta del medico generico, potrà chiamare al proprio domicilio lo specialista convenzionato.

Assistenza farmaceutica: prelievo gratuito, presso tutte le farmacie, dei medicinali prescritti nell'apposito modulo-ricetta che dovrà essere compilato dal medico convenzionato o dal medico ambulatoriale.

Prestazioni in caso di parto (fisiologico o patologico) *e di aborto che si svolgono a domicilio:* prestazioni gratuite dell'opera di medici specialistici e di ostetriche convenzionate.

La forma assistenziale indiretta si fonda, invece, sul rimborso delle spese di malattia che l'assistito — al quale viene garantita la più ampia facoltà di scelta del medico e del sistema di cura — deve anticipare, ottenendone successivamente il rimborso da parte dell'Ente previa osservanza di determinate procedure.

Ciò premesso è bene specificare che, anche nel caso di *assistenza indiretta* l'assistito può fruire di prestazioni di medicina generica, nonché di consulenza generica rivolgendosi agli ambulatori dell'Ente. Stessa cosa dicasi anche per le prestazioni di medicina specialistica — ivi compresi accertamenti diagnostici, cure iniettive e fisioaerosoliche, presso gli ambulatori dell'Ente.

Per l'assistenza farmaceutica l'assistito deve provvedere — in ogni caso — all'acquisto in proprio dei farmaci e documentare la relativa spesa all'Ente che provvederà al rimborso — previo giudizio di inerenza alla malattia denunciata — sulla base del prezzo di vendita al pubblico, detratta una percentuale che va dal 9 al 4%.

Per il parto fisiologico invece l'Ente

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

concede all'assistito un assegno fisso.

Indipendentemente dal sistema di assistenza prescelto esiste una gamma di *prestazioni comuni* che l'ENPAS eroga a favore degli assistiti sia in forma diretta che indiretta.

Esse riguardano:

1) *i ricoveri* in istituti di cura con assunzione diretta da parte dell'ENPAS delle spese relative per la degenza in istituti convenzionati. Il ricovero può avvenire (con libera scelta dell'interessato) anche in istituti non convenzionati previo rimborso da parte dell'Ente delle spese di degenza e di cure in base a tariffe predeterminate, assicurando comunque un trattamento di liquidazione pari all'onere che l'Ente avrebbe sostenuto se l'istituto fosse stato convenzionato.

Oltre a quanto sopra detto e previa presentazione della documentazione relativa, l'assistito può richiedere una « integrazione », nei casi di ricovero urgente quando, per improvvise necessità, l'assistito non ha potuto avvalersi di istituti di cura convenzionati ed il rimborso ottenuto risulta notevolmente inferiore alla spesa sostenuta e documentata. Analoga richiesta di integrazione può essere fatta per differenza di retta ove il ricovero sia avvenuto in classe speciale di istituto convenzionato. Il « concorso » alle spese che l'assistito paga per differenza di classe viene valutato e liquidato dall'ENPAS per ogni giorno di degenza in misura predeterminata.

Se il paziente è un bambino o una persona di età avanzata l'Ente assume anche l'onere relativo alla retta ospedaliera per il familiare accompagnatore (in caso di istituto convenzionato) ovvero provvede al rimborso, a tariffa, delle spese (per gli istituti non convenzionati).

2) *il parto* per il quale viene assicurato all'assistito il normale trattamento previsto per i casi di ricovero.

3) *le cure termali* con assunzione diretta da parte dell'Ente delle spese di cure negli stabilimenti convenzionati o previo rimborso delle spese sulla base di tariffe prestabilite per gli stabilimenti non convenzionati.

Inoltre l'ENPAS eroga contributi predeterminati agli assistiti, indipendentemente dalla forma di assistenza prescelta, per il trasporto degli infermi da o per istituti di cura; per cure ortopediche e ortofoniche, per cure ortodontiche e protesi varie. Per le protesi visive il contributo può essere concesso soltanto al titolare, con esclusione quindi dei familiari; per le protesi acustiche invece il contributo viene esteso anche ai familiari che non abbiano compiuto il 15° anno di età.

Possono altresì essere concessi, dal Consiglio di Amministrazione dell'ENPAS, contributi straordinari quando la malattia, con o senza ricovero, abbia comportato spese notevolmente superiori a quelle rimborsate.

* * *

L'ENPAS dispone di due Centri Diagnostici — a Roma e a Napoli — dotati di attrezzature scientifiche e di una organizzazione estremamente qualificata, che offrono agli assistiti prestazioni ad alto livello in casi particolarmente complessi.

Vi si può accedere sia che si fruisca dell'assistenza diretta che di quella indiretta.

L'ammissione ai centri è però condizionata dal parere degli Organi Sanitari provinciali dell'Ente che abbiano riscontrato elementi di ordine clinico tali da richiedere un accurato e particolareggiato esame del caso.

* * *

Ora sarà bene chiarire quali sono i principali adempimenti procedurali da seguire per ottenere le prestazioni in forma diretta ed in forma indiretta.

Anche se nulla c'è di nuovo per la prassi da seguire per ottenere l'assistenza indiretta riteniamo utile riportarla, al fine di offrire una panoramica completa dell'argomento.

NEL CASO DI ASSISTENZA INDIRETTA

L'assistito deve consegnare o inviare all'ENPAS la denuncia di malattia entro cinque giorni dalla data del 1° certificato medico dal quale risulta anche la durata presunta della malattia stessa; nel caso di eventuale protrarsi della terapia sarà necessario darne tempestiva notifica all'Ente.

Nel corso della malattia l'assistito dovrà sottoporsi alle eventuali visite di controllo disposte dall'Ente.

Entro sessanta giorni dalla data di chiusura della pratica, unitamente al certificato di « diritto all'assistenza » per se e per i familiari, l'assicurato dovrà presentare la documentazione delle spese sostenute.

NEL CASO DI ASSISTENZA DIRETTA

L'assistito deve esplicitamente «optare» per tale forma di assistenza mediante l'apposita dichiarazione (Mod. AD.1) che dovrà pervenire, debitamente compilata, all'ENPAS entro i termini stabiliti per le varie province. I moduli che perverranno dopo la data stabilita non saranno presi in considerazione e pertanto gli assistiti potranno fruire, per l'anno 1973, dell'assistenza nella sola forma indiretta.

Il modulo di « opzione » (AD.1) sarà ritirato dagli assistiti in attività di servizio, presso la segreteria del proprio impianto che provvederà poi alla loro convalida.

Per il personale in quiescenza, il modulo in questione verrà inviato a domicilio, a cura dell'ENPAS.

Dopo aver ricevuto il modulo di opzione l'ENPAS rilascerà il libretto sanitario personale (mod. AD.5), attestante il diritto all'assistenza, che dovrà essere presentato al medico ad ogni richiesta di prestazione. (I ricettari attualmente in dotazione non saranno più validi).

Il libretto sanitario di cui si è detto (mod. AD.5) non verrà consegnato immediatamente; nel frattempo ha validità — come documento attestante il diritto all'assistenza — il modulo di « opzione », una copia del quale verrà restituito dall'ENPAS con l'apposizione di un timbro di convalida.

A comprova delle prestazioni mediche ricevute, l'assistito dovrà compilare anche il tagliando visita (mod. 102) di cui abbiamo parlato nel numero di novembre di « Voci ».

Ci auguriamo di essere stati esaurienti, comunque, se in fase di concreta applicazione dovessimo ravvisare la opportunità di fornire ulteriori chiarimenti, ritorneremo sull'argomento.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

L'AMMODERNAMENTO dei servizi pendolari è stato posto dall'Azienda FS alla base del Piano-ponte di 400 miliardi recentemente approvato dal Parlamento. Le opere relative sono state già definite in linea tecnica e verranno iniziate non appena sarà stato delineato il nuovo assetto degli investimenti previsti dal programma, in armonia con quanto richiesto in sede parlamentare all'atto dell'approvazione del provvedimento.

Contemporaneamente, come ha riferito **IL SOLE/24 ORE,** è stata programmata una serie di interventi al fine di raggiungere una radicale trasformazione dell'attuale materiale rotabile utilizzato per il traffico pendolare con preferenza per i mezzi leggeri, che assicurano una maggiore snellezza di esercizio sia nelle stazioni terminali che nelle fermate intermedie e lungo il percorso, dato che permettono più alte accelerazioni e minori tempi di frenatura.

E' inoltre in corso da parte dell'Azienda, ha ricordato **IL MATTINO,** un'indagine intesa a individuare le caratteristiche più marcate del fenomeno del « pendolarismo ». Si tratta di un vero e proprio esercito di circa 300 mila persone, ha detto **l'AVVENIRE,** che ogni giorno utilizzano i treni per i loro spostamenti e trascorrono sul mezzo ferroviario mediamente un'ora e mezza. Aggiungendo i percorsi fino e dalle stazioni, si arriva anche alle quattro ore — ha precisato da parte sua **l'UNITA',** che, dopo aver rilevato come la congestione crescente della circolazione stradale, specie in vicinanza dei grandi centri urbani, stia facendo riemergere in pratica l'idoneità del servizio ferroviario a garantire nel modo migliore i trasporti vicinali di massa, ha giudicato rilevante il nuovo intervento delle FS ai fini di migliorare l'impostazione degli orari, la regolarità di marcia e il comfort dei treni dei pendolari.

Secondo il prof. Ogliari, che si è occupato dell'argomento sul **CORRIERE DELLA SERA,** non si può disconoscere l'impegno delle FS ma non bisogna neppure dimenticare che i lavori necessari per risolvere il problema dei trasporti casa-lavoro nell'area metropolitana delle più grandi città italiane sono molto impegnativi e richiederanno dai quattro ai sei anni per essere compiuti. Ciò significa che fino agli « anni Ottanta » il problema dei pendolari non potrà considerarsi definitivamente risolto.

Anche **LA STAMPA** ha fatto sentire la sua voce per illustrare la situazione dei pendolari in Piemonte. Lo stesso giornale, in una successiva serie di articoli di Nicola Adelfi, si è occupato pure dei pendolari del Sud. Fabio Montanaro, sul periodico **L'AUTOMOBILE,** ha esaminato le proposte delle FS per adeguare alle esigenze dei traffici pendolari le grandi stazioni cui essi fanno capo. Il processo di decentramento della maggior parte delle aziende industriali dal centro storico verso l'esterno ha interessato anche città che non sembravano destinate ad essere coinvolte dal fenomeno del pendolarismo: 85.000 persone, per motivi di studio e di lavoro, ha scritto **IL RESTO DEL CARLINO,** fanno capo giornalmente in un senso o nell'altro su Bologna, creando non poche difficoltà di traffico.

E' chiaro però che il problema ha assunto dimensioni macroscopiche a Milano ed è quindi naturale che gli organi di stampa di quella città lo ripropongano sempre più frequentemente all'attenzione dei lettori. Mario Righetti sul **CORRIERE DELLA SERA** ha riportato il parere di tre esperti su come esso potrebbe essere risolto, mentre Carla Giagnoni e Serena Zelli hanno affrontato l'argomento sul **CORRIERE D'INFORMAZIONE,** con una serie di articoli dal significativo titolo « I pendolari maltrattati ».

Dopo le osservazioni e le critiche mosse in alcune puntate in cui si è articolata l'inchiesta, lo stesso giornale ha pubblicato le precisazioni fornite dai dirigenti delle FS su quanto verrà fatto per risolvere il problema e, a conclusione del servizio, un intervento dello stesso Ministro dei Trasporti e dell'A.C., on. Bozzi, che a proposito dei traffici pendolari ha responsabilmente dichiarato: « Prometto soltanto ciò che sono in grado di mantenere. E allora dico che è venuto il momento della grande rivincita delle ferrovie dopo il "boom" delle autostrade. In questa rivincita s'inquadra il problema dei treni dei lavoratori. Già con il prossimo giugno, in coincidenza con l'orario estivo, faremo di tutto perché le "fasce dei pendolari" rimangano libere da ogni intromissione di treni rapidi e direttissimi. Sì, tutti a casa per cena, all'ora giusta, senza ritardi ».

« L'opinione pubblica italiana ha ormai preso coscienza, in termini sufficientemente chiari, del nuovo ruolo che il treno è destinato a svolgere in una società moderna ad alta, crescente mobilità di persone e di cose. La funzione insostituibile delle ferrovie nella società industriale moderna è ormai tornata in piena luce per universale riconoscimento, che postula di sfruttare integralmente la grande carta del trasporto su rotaia ». Di fronte a questa dichiarazione del Direttore Generale delle FS, ing. Bordoni, B. Traversari su **IL RESTO DEL CARLINO** prima si è chiesto « come la si sta giocando in Italia questa carta? » e poi ha cercato di dare una risposta all'interrogativo, in una serie di articoli non ancora esaurita. L'A. ha attinto largamente dati e notizie dalla pubblicazione ufficiale dell'Azienda « FS 71 », rilevando con soddisfazione che gli esperti ferroviari sono perfettamente concordi con tutto il resto del Paese sul modo di risolvere un problema di importanza nazionale quale è quello dei trasporti ma « se non ci riescono questa volta non ce la faranno mai più ».

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

Un viaggiatore scroccone credeva di averla fatta franca per essere sfuggito alla controlleria sul treno per X, ma inaspettatamente è stato raggiunto dal Conduttore che lo ha riconosciuto dalla cravatta. Il Conduttore ha dichiarato che è sua abitudine imprimersi nella mente (facilitato in ciò dalla estrosità della moda) il tipo di cravatta indossata dai viaggiatori con i quali ha motivo di... intrattenersi, piuttosto che procedere a monotone e burocratiche annotazioni. Sarà ben duro il lavoro del nostro al sopraggiungere della buona stagione: quando spariranno le cravatte e imperverseranno magliette « dolce vita » e camicie alla Robespierre, dovrà cercare di ricordare la fattura dei monili o i petti più o meno villosi dei quali faranno sfoggio i suoi clienti!

MG

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

A cura di A. MAUSSIER

Amici cari, è maggio e forse, poste permettendolo, riuscirete a leggere queste note durante il mese delle rose. Diversamente, pazienza, vuol dire che vi rileggerete i numeri passati. Sai che divertimento!

Vi risparmio il solito preambolo etico-filosofico e mi tuffo nelle vostre lettere. Ed è proprio un tuffo dato ormai che questa vostra posta è diventata un mare. La stagione è propizia e forza dunque. Stavo per dire forza sette. Con questi bollettini meteorologici sta diventando peggio di carosello.

Già da qualche numero ricevo lettere di amici che mi chiedono la stessa cosa. Che fare per ottenere la pensione ad un figlio (o ad una figlia) inabile a proficuo lavoro, alla morte del pensionato?

Forse con un po' di quella incoscienza che mi distingue dalle persone serie ci ho spesso riso sopra, facendoci magari dello spirito. Umorismo lugubre, certamente ma non cattivo o intenzionale. In sostanza mi sono sempre limitato a suggerire agli amici pensionati di pensare alla salute perché di quelle cose si sarebbero occupati i parenti o gli amici anche perché non ci sono cose che possono essere fatte dal pensionato.

Però, evidentemente non mi sono immedesimato nell'animo e nell'ansia trepida di quei padri che pensando al giorno, che tutti auguriamo il più lontano possibile, in cui essi avrebbero chiuso gli occhi, sentivano tutta l'angosciata preoccupazione di non sapere il destino che attendeva i loro figli superstiti inabili.

E per questo chiedo scusa se ho trattato questo doloroso argomento con tanta leggerezza. Poi, prima di riparare al mal fatto, desidero chiarire anche un'altra cosa.

In uno dei numeri passati, ad una lettera di un pensionato che chiedeva, appunto, la notizia di cui sto parlando, rispondevo invitandolo a non pensare a tristezze ed a brindare alla faccia della morte. E sin qui non faccio che ripetermi. Il guaio invece è venuto dopo quando cioè un altro pensionato — attenzione — con lo stesso nome e cognome del collega al quale avevo risposto tramite il giornale (ma di un'altra città) si è rivolto al nostro Direttore per chiedere la stessa cosa, aggiungendo anzi che la sua preoccupazione era causata anche dal fatto che non aveva parenti sui quali fare affidamento per la tutela del figlio (psichicamente minorato) la cui pensione avrebbe costituito anzi un incentivo per appropriarsi di quanto sarebbe spettato a questo sventurato ragazzo.

Ora sono chiare due cose: Primo che si tratta di due persone diverse; secondo che non mi sarei permesso di liquidare con una battuta una situazione tanto dolorosa.

Ed ora veniamo alla riparazione.

Che cosa occorre fare in casi del genere. Ripeto, il pensionato non può far nulla ma vediamo ugualmente che c'è da fare in senso generale.

Innanzitutto l'orfano (o l'orfana) deve essere inabile a qualunque proficuo lavoro. E qui occorre spendere due parole.

In primo luogo, l'inabilità viene accertata dai nostri Sanitari sia pure sulla scorta — a solo titolo orientativo — di un certificato medico privato il quale attesta la natura ed il grado dell'infermità.

Naturalmente — non per mancanza di fiducia — tale infermità va controllata dai nostri medici perché sappiamo con quanta facilità vengono rilasciate certe documentazioni, non per leggerezza dei medici privati, beninteso, ma proprio per l'insistenza degli interessati i quali — specie quelli di alcune regioni che ben conosciamo — sono perfino capaci di simulare la mancanza di una gamba. Non so, se la dipingeranno color mogano o noce, ma sta di fatto che è così.

Occorre poi chiarire cosa si intende per inabilità a proficuo lavoro.

Non è necessario essere privi di braccia, gambe ed occhi ma è sufficiente che le infermità (o le mutilazioni) siano di natura tale da impedire lo svolgimento di un lavoro continuativo e che consenta un guadagno sufficiente al soddisfacimento delle più elementari necessità.

Così, ad esempio, quelli che sono malati di epilessia non è che stiano sempre in fase di attacchi acuti. Pur essendo i periodi di benessere più lunghi di quelli di male, non si può pretendere che la persona afflitta da questa malattia svolga una attività continuativa.

Questo è il motivo per cui si riconosce la inabilità a proficuo lavoro ad epilettici i quali, a vedersi, possono magari essere bianchi e rossi ed avere delle figure atletiche.

E' ancora per questo il grande interesse di noi italiani per i soldi dello Stato ci spinge a scrivere lettere anonime per mettere in guardia l'Azienda ferroviaria dal concedere la pensione a gente che sta bene in salute.

Ma quanto sono cari questi lividi tutori delle finanze dello Stato.

Andiamo avanti. Oltre l'inabilità, come abbiamo detto, occorre anche il requisito della nullatenenza.

La Legge del 1958 (ha già quasi quindici anni e tra poco va a passare la visita di leva) stabilisce che per essere riconosciuti nullatenenti bisogna avere un reddito inferiore alle 20.000 lire al mese. Ma qui però ci sono delle grosse novità in quanto una recente sentenza della Corte Costituzionale ha elevato tale limite ad 80.000. Ancora tale sentenza non viene però applicata da tutte le Amministrazioni.

Occorre inoltre che l'orfano non faccia parte di un nucleo familiare il cui reddito accertato ai fini dell'imposta complementare non superi il milione.

Strettamente correlato a tale requisito c'è infine quello della convivenza a carico del genitore.

Per genitore — scusate la precisazione — si intende il titolare della pensione e non, ad esempio, la vedova. Convivenza a carico, guardando bene vuol dire due cose: avere convissuto con il padre ed essere stati da quest'ultimo mantenuti economicamente.

Ci sono, è vero, dei casi in cui, pur verificandosi la seconda ipotesi, non si verifica la prima, come quando ad esempio il genitore è ricoverato permanentemente in un luogo di cura oppure quando uno dei due (padre o figlio) sia affetto da qualche malattia contagiosa oppure ancora quando la convivenza sia impedita da ragioni d'ordine morale. Ebbene, in tali casi, salvo rarissime eccezioni, si dà per scontato il requisito in questione.

Come vedete cosa può fare il padre quando è vivo? Nulla o quasi. Infatti l'inabilità verrà accertata dopo la sua morte, e così la convivenza e la nullatenenza.

Comunque mi sono disobbligato con la categoria.

E passiamo ora alla cosa che più sta a cuore a tutti voi.

Faccio un piccolo esempio. Ho qui davanti a me le lettere di Alberto Poggiano, G.B. Massa, Francesco Cardella, Domenico Tortora (la riliquidazione decorre dal 1°.9.1971 per tutti), Vincenzo Pironti, Romeo Bonora, Giovanni Vaccaro, Guido Meozzi, Giuseppe di Paola, Francesco Guarnaccia, Antonino Tucci, Francesco Zagami, Santo Miglietta, Alchise Federighi, Francesco Ventura, Matteo Zaccaria, Mario Gatto, Angelo Beltramini, Guido Ricceri, Giordano Fiara, Filippo Giammei, Francesco Laficara, Vincenzo Sabotini (grazie dei saluti di Giacomino D'Oria), Carlo Sannino, Raffaele Bolletti Censi, Umberto D'Angelo, Aldo Brazzini, Umberto Bandini, Giulia Avanzini ved. Secondino, Armando Canetti, Carlo Picone, Agostino Dell'Amore, Ubaldo Scaiola, Antonio Taffurelli, Francesco Ravizza, Giovanni De Santo, Amedeo Conti, Gennaro Nasti, Santo Chiarina, Michele Zito, Antonio De Palma, Antonio Furci, Elvezio Di Girolamo, Giovanni Alaisio, Ettore Passanti, Alessio Scipione, Orlando Giovannini, Ettore Primavera, Domenico La Cava, Arturo Riva, Gaetano De Felice, Gino Gianni, Armando Ghinazzi, Pietro Lucido, Emo Sbicego, Nicola Famelì, Gioacchino Carlone, Antonio Damasco, Cesidio Radicofani.

Si tratta soltanto di quei pensionati che mi hanno scritto nell'ultimo mese ed ai quali non ho potuto rispondere, perché tranne pochissimi casi, si tratta di quesiti personali e che lo spazio del giornale, nonché il tempo a disposizione non hanno consentito di accontentare.

Il nostro affettuoso colloquio non può più continuare a svolgersi in questo modo. Voi, in cento, mi chiedete una cosa ed io rispondo a dieci. Non è un colloquio, questo, è un illudervi che un mese o l'altro troverete il vostro nome e la vostra risposta sul giornale.

Per questo motivo penso di restringere la corrispondenza su queste colonne a questioni di carattere veramente ed inequivocabilmente generale come ho fatto con l'articolo che avete letto.

Ogni altro argomento lo tratteremo per mezzo dell'iniziativa di cui vi parlerò dettagliatamente nel prossimo numero.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Befana SÍ, Befana NO

La proposta che avanza, nella nota che segue, il Presidente del D.L.F. di Firenze, è indubbiamente di grande interesse: merita comunque un approfondito esame ed una larga discussione. Più che mai le nostre pagine sono perciò aperte a un proficuo dibattito tra tutte le nostre « Voci ».

DA OLTRE due anni si discute se l'ingente cifra che si spende annualmente per la manifestazione della Befana trovi oggi ancora una valida giustificazione.
Ne ha discusso il Consiglio di Amministrazione F.S., ne ha discusso più volte la Commissione Centrale D.L.F., come più volte ne hanno discusso le Commissioni Consultive Centrale e Compartimentali D.L.F.
Tutti rilevano che la spesa per i doni potrebbe, qualora fatta propria dai soci del D.L.F., essere spesa per cose più durature e più utili per i giovani figli dei ferrovieri.
Si rileva che al giorno d'oggi i bambini ricevono in dono giocattoli in più occasioni e non solo dai genitori, per cui pur nella tradizione, il possesso del giocattolo della Befana del Dopolavoro non ha più il valore di una volta.
Non solo, ma per le accresciute esigenze, in una società in continuo sviluppo quale la nostra, impostata tutta sul massimo dei consumi, spesso e volentieri il dono visto nel suo valore reale, provoca critiche da parte dei genitori che lo prendono in considerazione, confrontandolo con quello ricevuto da altri bambini figli di dipendenti di altre Amministrazioni statali o Aziende private.
Cosa è stato proposto in Consiglio d'Amministrazione e cosa si riterrebbe utile fare in favore dei ragazzi con i soldi non più spesi per la Befana?
Impianti di ricreazione e sportivi, case per ferie, borse di studio.
Con trecento milioni l'anno si potrebbero fare sei palestre, oppure 4 piscine coperte, oppure un centro residenziale al mare o in montagna. Sarebbero opere di sicura utilità che durerebbero nel tempo e con il tempo si potrebbero moltiplicare e non finire come i giocattoli che vengono distrutti in una o due settimane.
Certo il discorso non è facile, ma penso che meriti di essere dibattuto e nel dibatterlo valutare sia gli aspetti positivi che quelli negativi.
Vi è il problema primario di conoscere se la somma messa a disposizione dalla nostra Azienda potrà essere diversamente utilizzata anche se, per fini assistenziali diversi dalla Befana, per i figli dei soci del Dopolavoro Ferroviario.
Vi è il problema di essere i primi, tra le grandi Aziende pubbliche e private a sopprimere una manifestazione che nell'ultimo anno, per quanto ci riguarda, ha interessato oltre 75.000 bambini.
Vi è il problema che non tutti i bambini, data la dislocazione dei ferrovieri, verranno a beneficiare delle opere che si potrebbero realizzare con i fondi resi disponibili dalla soppressione della Befana.
Vi è il problema che ancor oggi vi sono zone del nostro Paese ove il giocattolo è non solo visto bene, ma diviene integrativo di quello dei genitori, i quali non possono acquistare più giocattoli alla loro numerosa prole.
Comunque, pur con queste remore non possiamo esimerci dal prospettare la soppressione di una manifestazione che oggi come oggi ha fatto il suo tempo, proponendo ai soci di spendere gli oltre trecento milioni di lire, anziché per giocattoli non sempre graditi dai ragazzi o dai genitori e per un sacchetto di caramelle, per piscine - palestre - campi tennis - aree attrezzate per giochi dei ragazzi - case per ferie - borse di studio ecc.
Non dimentichiamo che quest'anno con tutto ciò che sta accadendo nel campo monetario e sui costi delle materie prime e della mano d'opera, se l'Azienda non aumenta il contributo elevandolo almeno a trecentocinquanta milioni di lire, i già modesti giocattoli subiranno un peggioramento qualitativo con tutte le implicazioni negative che ne scaturiranno tra i ragazzi ed i loro genitori.
Immagino che tra coloro che leggeranno questo mio scritto, molti arricceranno il naso, altri grideranno addirittura allo scandalo; un fatto comunque è certo, che nella Commissione Consultiva Centrale del D.L.F. più volte ci è stato richiesto di esprimere un parere circa l'opportunità o meno di mantenere in vita la manifestazione della Befana e tutti, pur avendo discusso il problema nelle Commissioni Consultive Compartimentali D.L.F., ci siamo trovati davanti ad una decisione la quale può essere presa solo dopo un'ampia consultazione tra tutti i soci, così come io mi permetto di proporre a tutti i soci del D.L.F. ed è con questo convincimento che chiedo al nostro periodico aziendale di voler dare la possibilità a quanti si sentono di intervenire, di ospitare i loro scritti in modo che si possa definitivamente stabilire con la più larga partecipazione possibile alla discussione, se è giusto o meno sopprimere la manifestazione della Befana, utilizzandone i fondi per iniziative più concrete e durature.

Bruno DALICANDRO

Qua e là nei DLF

Una mostra di pittura

CON LA partecipazione di autorità, artisti e di numeroso pubblico, è stata inaugurata la 1ª Mostra di pittura « Città di Benevento » organizzata dal locale D.L.F.
La manifestazione rientra nel quadro delle molteplici attività previste dal programma che i solerti dirigenti del Sodalizio si propongono di realizzare; non solo per un intelligente e sano impiego del tempo libero, ma anche e soprattutto per stimolare e mettere in evidenza le naturali capacità artistiche dei propri associati.
Ammirando le varie opere esposte dai colleghi di Benevento, dobbiamo dire subito che l'iniziativa ha avuto grande successo e che lo scopo è stato raggiunto appieno.
Delicatezza, semplicità, espressività, vivacità e morbidezza di colori hanno messo in luce il naturale valore artistico dei singoli espositori.
L'apposita Commissione giudicatrice, formata da noti pittori beneventani, critici e rappresentanti del D.L.F., ha classificato nell'ordine le seguenti opere:

1) « I Fiori » di Renato Morchione, premiato con medaglia d'oro;
2) « Il Bosco » di Giuseppe La Porta;
3) « Il Notturno » di Raffaele Mercurio.

Molto apprezzate anche le opere di: Mario Zotti, Fausto Fiore e Domenico Santacroce.

Sedici squadre per un torneo

ORGANIZZATO dal Dopolavoro ferroviario milanese, ha avuto inizio, il 3 aprile, sul campo sociale del Centro sportivo di Milano S. Cristoforo, il IV Torneo compartimentale di calcio « G. Montagna » con la partecipazione di sedici squadre suddivise in quattro gironi. Ecco le rappresentative in gara: Stazione Milano P. Vittoria, Squadra Rialzo Milano Farini, Stazione Sesto S. Giovanni, Squadra Rialzo Milano Centrale, Lecco, Deposito Locomotive S. Rocco, Squadra Rialzo Milano Smistamento, Deposito Locomotive Milano Smistamento, Deposito Personale Viaggiante Milano Centrale, Deposito Locomotive Milano Centrale, Stazione Milano Centrale, Ufficio Lavori, Stazione Milano Greco, Voghera, Bergamo, Stazione Milano Porta Romana.

Pittori in gara

VIVO successo ha ottenuto la 1ª Mostra Intercompartimentale di Pittura organizzata dal DLF di Ancona, articolata in due sezioni, colore e bianco-nero. La cerimonia dell'inaugurazione e della premiazione ha avuto luogo alla Galleria Puccini con l'intervento di autorità ferroviarie, critici d'arte, giornalisti e folto pubblico. Il Direttore Comp.le ha proceduto alla consegna dei premi ai vincitori: al sig. Cani Giovanni del DLF di Rimini è andato il primo meritato premio, mentre nell'ordine si sono classificati: Minossi di Ancona, D'Orazio di Sulmona, Marinelli di Senigallia, Piattella, Nuzzoli e Matarazzo di Ancona; segnalati Canzi e Fileni di Foligno.

Corso per sommozzatori

LA SEZIONE SUBACQUEA del D.L.F. di Roma organizza un corso per sommozzatori per il conseguimento del brevetto A.R.A., rilasciato dal centro tecnico provinciale della Federazione Italiana Attività Subacquee. La partecipazione è aperta a tutti gli sportivi; i non ferrovieri dovranno iscriversi al D.L.F. come « soci frequentatori ». Le lezioni teorico-pratiche si svolgeranno il martedì e il giovedì, dalle 18 alle 20. Per le informazioni rivolgersi direttamente alla segreteria, in via Bari 22, tel. 854120.

Uno slalom di tradizione

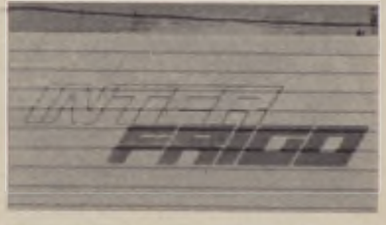
SULLE MERAVIGLIOSE PISTE di Ladurns di Colle Isarco hanno gareggiato nello slalom gigante per la Coppa « Ing. Aldo Gargiulo », Direttore Compartimentale, 120 bambini austriaci ed italiani. E' una gara di tradizione: un anno in Austria, un anno in Italia. La puntigliosa organizzazione predisposta dal Direttivo DLF di Brennero è stata efficace in ogni settore. I piccoli concorrenti hanno dato prova di essere già degli atleti: la loro dimestichezza con la neve ha, nel tipico agonismo sportivo, favorito nutrite discussioni tecniche sfociantì nella spontanea amicizia che nasce nei cuori dei bimbi. Alla premiazione l'entusiasmo è salito alle stelle: trenta le coppe e ad ogni concorrente una medaglia. Vincitori assoluti: Rolland Scholzhorn del DLF di Brennero e Mario Reistamm dell'OBB di Innsbruck i quali hanno innalzato con naturale sportività i trofei dei Direttori Compartimentali OBB di Innsbruck ed FS di Verona. Le coppe « Nadia » ed « Anna » sono state assegnate ai « cuccioli » austriaci ed italiani più giovani: Claudia Riedl e Claudia Polo.

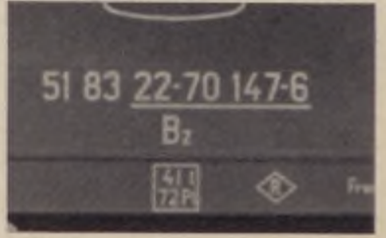
Sulle nevi di San Candido

Il gruppo sportivo e l'Azienda di Soggiorno di S. Candido con la collaborazione del Dopolavoro Ferroviario, hanno organizzato una nutrita manifestazione sciistica (fondo-slalom gigante-slalom speciale-staffetta) in una vasta gamma di categorie. Oltre 160 i nostri concorrenti giunti con le famiglie dai paesi ove la neve è amica. I protagonisti delle due giornate (bambini, ragazzi, giovani e « matusa ») hanno vivacizzato le gare con particolare spirito dopolavoristico. Entusiasmo ed applausi durante la cerimonia della premiazione alla presenza dell'Ing. Aldo Gargiulo, Direttore Compartimentale, e di altre autorità locali. Ottima l'organizzazione curata dal Presidente DLF Pasquale Badalucco; un ringraziamento particolare al nostro medico di Reparto Dr. Ruscelli per le sue solerti prestazioni. Il trofeo, offerto per l'occasione dal Direttore Compartimentale, è stato vinto dal DLF di Brennero.

Le mille e una sigla

SEGNALIAMO ai lettori un nuovo utile strumento di cultura professionale: si tratta del volumetto intitolato « Le organizzazioni internazionali europee per i trasporti terrestri e fluviali », curato dal dr. Fernando Tilli, e uscito nel contesto dei contributi delle ferrovie alla integrazione economica europea.
Nella sua breve prefazione, il Direttore Generale ha messo in evidenza come il 1972 sia stato l'anno delle ricorrenze nel settore delle Associazioni ferroviarie internazionali. « Tali ricorrenze — scrive l'ing. Bordoni — mostrano quanto sia antica la vocazione europea delle ferrovie; esse giungono inoltre a proposito perché la loro celebrazione serve a dare nuova lena ed impulso nel cammino, invero non facile, verso la unità europea, unità per la quale le ferrovie si sono impegnate con lo slancio di una seconda giovinezza. Ben giunge quindi — prosegue il Direttore Generale — questa pubblicazione proprio nel momento in cui le FS assumono la presidenza dell'UIC, anche per illustrare e divulgare l'attività, gli scopi e le principali regole degli organismi internazionali europei che si occupano di trasporti specie ferroviari ».
Entrando nel merito, la pubblicazione potrebbe anche esser chiamata « Le mille e una sigla » perché svela i misteri di tante sigle di organizzazioni internazionali che si occupano di trasporti; spiega anche il significato delle marche e simboli apposti sui carri e sulle carrozze. Oltre a quelle comunemente note, quali MEC, UIC, RIV, è chiarito il significato di tutte le altre oggi in uso o appena previste, comprese quelle misteriose o curiose, quali il PEP e la TIT, sigle facili a ricercare attraverso un comodo elenco alfabetico finale.
Utile per una preparazione di cultura generale ai concorsi interni ed esterni della ferrovia, nonché per una maggior conoscenza specifica del personale degli uffici e delle stazioni su quanto si è fatto finora in materia di collaborazione europea e di quanto ancor più si farà nel prossimo avvenire.
Edito dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani CIFI - Via Giolitti 34 - Roma (L. 550 ridotte a L. 440 per i ferrovieri).





LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

segue da pag. 2

ma avrebbe potuto anche essere riveduto.

In Redazione sono pervenute tante lettere di macchinisti ma non ce n'è uno che la pensa come Giannelli. Ne citiamo qualcuna.

Arturo Sammarilla di Fortezza *dice che con un po' di riguardo non si corre nessun pericolo di rovinare la divisa. Una tuta o grembiule però è sempre bene averlo a portata di mano per eventuali anormalità durante il viaggio come per le visite in partenza ed in arrivo. Conclude dicendo « personalmente non posso che ringraziare l'Azienda per la bella divisa che ci ha dato mettendoci alla pari del rimanente personale che rappresenta agli occhi del pubblico nazionale e internazionale le Ferrovie Italiane ».*

Carmelo Bizzoco di Foggia *esprime l'opinione sua e di molti altri suoi colleghi i quali a suo nome tengono a precisare « che tutti sono orgogliosi di indossare finalmente una divisa e ringraziano l'Amministrazione che ha avuto tanto senno nel credere alla utilità che apporta una bella divisa ». Per noi, aggiunge, è valida la nostra affermazione (quella di Voci della Rotaia) « il macchinista rappresenta agli occhi del pubblico le F.S. e non può non indossare una divisa dignitosa ».*

Nello Boscagli di Roma *dice che la maggior parte del Personale di Macchina è grata all'Azienda della buona iniziativa e soddisfatta « per aver buttato al macero il pur « glorioso » fustagno che d'estate ci cuoceva, d'inverno rimaneva rigido come un fuso e con l'andar del tempo assumeva il multicolore del prato secco ».*

La divisa dignitosa, anzi bella, evita di portarsi appresso borse e valige per indumenti personali (prima indispensabili) da indossare durante gli intervalli fuori sede. (A questo proposito propone che il fregio alato non sia cucito, dato che non c'è motivo di portarlo fuori dagli impianti ferroviari).

Gino Del Giudice Taranto. *Una bella lettera che meriterebbe di essere pubblicata interamente se non fosse troppo lunga ma ne riportiamo integralmente almeno un passo.*

« Con la presente — dice Del Giudice — vorrei rispettosamente dissentire dall'opinione del Giannelli, confortato a mia volta, dall'appoggio di molti colleghi del p.d.m., e del deposito locomotive di Taranto, a cui appartengo, come moltissimi altri con cui mi è dato di incontrarmi nello svolgimento del mio lavoro. La maggior parte, dunque, pur riconoscendo che il colore della nuova divisa e la stessa qualità della stoffa, non costituisca l'ottimo, *è peraltro d'accordo senza riserve, che questa non sia stata nel modo più assoluto, una spesa utilissima.*

Per quanto concerne le macchie di grasso e di olio, è un problema non certamente nuovo, e che può essere risolto, oltre che con espedienti intelligenti, camici, tute, ecc. (Richieste che potranno essere prospettate con l'assenso di tutta la categoria) anche con il portare più spesso la divisa in lavanderia.

Tullio Battistini - Pistoia. *E' un Assistente di Stazione che approfitta dell'occasione per chiedere a nome dei suoi colleghi di « includere anche noi Assistenti di Stazione addetti a certi ben definiti compiti, fra quei benemeriti ferrovieri che devono indossare la divisa per conservare alto il decoro ed il prestigio della nostra Azienda, di fronte al giudizio del pubblico ».*

CARO-RISTORANTE

Cara Voci della Rotaia,

purtroppo dopo l'inchiesta da voi fatta nell'anno 1972 e da noi tutti seguita attentamente sono costretto a segnalare qualcosa d'incredibile.

Il giorno 6.1.73 mi trovavo a Foggia per ritiro mezzo trazione. Alle ore 12 sono andato al ristorante di Stazione. Ho consumato un piattino di pasta al sugo, una fettina di circa 80 gr. di carne, un piccolo contorno di patate, 1/4 di vino e una fettina di pane casareccio.

Il cameriere mi ha chiesto la tessera ferroviaria (come se non bastasse vedermi in divisa). Mi ha portato il conto di L. 1550 ove era scritto che mi avevano fatto la riduzione del 20 per cento. Ho chiesto chiarimenti, mi hanno detto: la fettina costa 900 lire, poi c'è il servizio — il coperto — 350 il primo — 120 il vino e 170 le patate.

Non ti pare che sia esagerato?

La ricevuta l'ho consegnata ad un mio collega rappresentante del GUCI, il quale non ci credeva. Mi ha detto che si teneva la ricevuta per discuterne in una delle assemblee sindacali.

Antonio Fornaro - Taranto

● *La nostra inchiesta è servita a sollevare il problema non, purtroppo, a risolverlo. Da allora, inoltre, i prezzi sono aumentati per cui non meraviglia più un prezzo di 1550 lire per un pranzo; però dobbiamo ricordare che nei ristoranti di stazione per i ferrovieri in divisa e non (la tessera va sempre mostrata e consegnata per le loro annotazioni amministrative) c'è un pranzo a prezzo fisso ed il pranzo alla carta sul quale si pratica la riduzione del 20 per cento. Uno dunque è libero di mangiare e bere ciò che vuole; su quel prezzo andrà praticata la riduzione del 20 per cento ma il conto totale può andare oltre le 2000 e 3000 lire; dipende, naturalmente, da ciò che è stato consumato. Chiaro? Il pranzo a prezzo fisso per i ferrovieri in servizio ed il pranzo libero con la riduzione: sono due cose diverse sulle quali bisogna fare molta attenzione.*

FARE DI PIU' E OTTENERE DI MENO

Cara Voci,

ti prego di esaminare il diverso svolgimento di carriera con le relative conseguenze economiche di due agenti, assunti contemporaneamente nel gennaio del 1963, con la qualifica iniziale di Assistente di Stazione e forniti ambedue dei medesimi titoli di studio e prerogative.

Carriera del primo agente

Assistente di Stazione nel gennaio 1963; promosso Assistente Capo per merito comparativo nel gennaio 1971 con il parametro di stipendio 188; per i tre anni di servizi pregressi (art. 26 legge 18-10-1970 n. 775) passa al parametro 218 nel luglio 1972; superando il concorso interno a Capo Stazione, in via di espletamento, col gennaio 1974 otterrà il parametro 245.

Carriera del secondo agente

Assistente di stazione nel gennaio 1973; Capo Stazione per concorso interno nel giugno 1970 con parametro di stipendio 206; raggiungerà il parametro 245 nel luglio 1974 (non gli saranno riconosciuti i servizi pregressi) e quindi successivamente al primo agente che ha svolto mansioni di minori responsabilità dal 1970 al 1974.

E' da notare che, anche escludendo l'ultimo punto della carriera del primo agente, il Capo Stazione fino al luglio 1974 avrà il parametro 206, mentre l'Assistente Capo dal luglio 1972 avrà il parametro 218.

A conclusione di quanto sopra esposto c'è da domandarsi: Quale guadagno ha avuto il secondo agente nell'indossare il berretto rosso e nell'affrontare le responsabilità inerenti il servizio della qualifica di Capo Stazione?

Che cosa si può fare per eliminare tale ingiustizia che danneggia economicamente e mortifica moralmente questo sfortunato Capo Stazione e altri che si trovino nelle medesime condizioni?

In attesa di un tuo consiglio saluto cordialmente.

Francesco Aquilino - *C.S. Ragusa*

● *La incongruenza da lei lamentata non è sfuggita all'attenzione di chi può e deve provvedere a « fare giustizia ». Proprio in relazione alle stesse considerazioni da lei fatte sono stati da tempo studiati e proposti alcuni correttivi. Il provvedimento di legge che dovrà dare sanatoria al suo problema non è stato ancora approvato. Appena ciò avverrà, ne daremo notizia.*

VOCI E B.N.C. PER IL 1973
Tanti premi per voi e per i vostri figli

Abbiamo sotto gli occhi centinaia e centinaia di lettere, specie di ragazzi, che esprimono consensi per le nostre iniziative dello scorso anno in particolare per la concessione delle borse di studio e per i premi vacanze. Mentre porgiamo a tutti il nostro affettuoso « grazie » assicuriamo i nostri abbonati che le stesse iniziative saranno riprese e ulteriormente migliorate per il 1973.

Ne beneficeranno tutti i nostri abbonati che sono anche soci della Banca (basta possedere una quota di capitale di L. 1.000) e nel contempo o correntisti o assicurati. Ecco i premi che saranno assegnati nel 1973:

— premi risparmio per 10 milioni ai figli degli abbonati che avranno frequentato col migliore profitto la 4ª elementare nell'anno scolastico 1972-73;

— premi per viaggi, crociere e soggiorni per due persone in località turistiche;

— premi in denaro in occasione della Giornata del Ferroviere a coloro che si saranno segnalati per lodevole comportamento in servizio e fuori;

— premi in denaro a quanti si saranno distinti nella ricorrente campagna per l'acquisizione di nuovi abbonati al periodico.

Chiunque voglia contribuire alla nostra campagna abbonamenti può mettersi in contatto coi redattori compartimentali di « Voci » (il numero telefonico è nelle pagine di Tutta Rete) che provvederanno poi a segnalare i loro nominativi alla Redazione Centrale per la concessione dei premi.

La nostra opera di proselitismo deve essere svolta soprattutto tra i ferrovieri delle nuove leve. Il Periodico può costituire per loro un prezioso strumento per inserirsi nell'Azienda per conoscerne le strutture e l'organizzazione e, nello stesso tempo, per integrarsi nella nostra grande comunità umana.

Mentre porgiamo il nostro « grazie » a quanti vorranno collaborare con noi nella nuova Campagna di diffusione, rivolgiamo un caldo saluto a tutti coloro che nel corso del nuovo anno diventeranno nostri abbonati.

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC
tutto è più semplice,
sbrigativo, sicuro: si spende di meno,
il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli
perché la polizza comprende anche
la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 276081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Leo Vitalini
Tel. 3130

● **Laureata col massimo** dei voti e la lode la figlia Luana del C. Treno Chinigioli Sirio di Fabriano, discutendo col ch.mo Prof. Antonini dell'Università di Roma un'interessante tesi di filosofia « Causalità di Russel ». Complimenti vivissimi e auguri.

● **Nozze d'argento** per il C.S. Super. Cerasi Livio di Falconara e la gentile consorte sig.ra Bianca Maria: festeggiati da parenti ed amici in un hôtel di Marotta. Vive felicitazioni.

● **Fiocco celeste** in casa dell'A.M. Di Lorenzo Adriano di Pescara per la nascita di Fabrizio; del Manov. Ricciotti Marco di Perugia PSG per Andrea; dell'Op. arm. Ciacci Alfredo di Fossombrone per Alessandro; dell'Op. Qual. Giulietti Paolo per Ivan; dell'Ass. C. Marozzi Gabriele per Valter; del Macch. Borgarelli Giampaolo per Nicola; dell'A.M. Pallotta Pacifico di Ancona per Luigi; dell'Op. Spec. Fiscarelli Giulio per Paolo. Auguri a tutti.

● **Si sono uniti in matrimonio** il Conduttore Giannina Allegrezza con il pari... qualifica Amedeo Natalini: buon viaggio verso giorni felici! Auguri anche all'Op. qual. Bini Marcello che ha impalmato la sig.na Rita Gismondi.

● **Collocati a riposo** il Seg. T. Sup. Lesina Marcello dell'U. L. di Ancona, il C.S. Sup. Cellini Ido di P.S. Giorgio, il C. Gest. Sup. Rupalti Cristofaro di Pesaro, il Segr. Sup. Serrani Enzo dell'U.P.C. di Ancona, il Tecnico IE Picchiarelli Dante di Foligno e il C. Tecn. Sup. linea Buratti Rodosto di Senigallia. A tutti auguri di lunga vita e serena quiescenza.

● **Insignito dell'onorificenza** di Cavaliere R.I. il C.S. Sovr.te Falcinelli Oscar, Capo Ufficio D. C. di Foligno. Rallegramenti!

● **Nei giorni 7 e 8 marzo** ha avuto luogo a Spoleto un importante incontro fra una delegazione delle Ferrovie Federali, capeggiata dal Consigliere Generale delle D.B. Sig. Muller, i rappresentanti delle Agenzie Turistiche tedesche, e i Dirigenti del Compartimento per concordare e migliorare l'utilizzazione dei treni internazionali durante il periodo estivo. Ai lavori, svoltisi nella magnifica sala del Palazzo Mauri, hanno partecipato l'Ing. Manunza, l'Ing. Coroneo e il Dr. D'Elia; interprete il C. S. Sup. Castellani Giuseppe di Pesaro. Nelle pause, gli ospiti hanno ammirato entusiasti la suggestiva bellezza della terra umbra e i gioielli d'arte della città di Spoleto.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Numerosi funzionari** hanno beneficiato del D.P.R. 748 per anticipare il proprio collocamento a riposo: Ispettore Capo Sup. ing. Egidio Saya, Capo Ufficio Movimento; Ispettore Capo Sup. ing. Giovanni Romanazzi, Capo Ufficio Impianti Elettrici; Ispettore Capo Sup. dott. Ettore Barbatelli, Capo Ufficio Commerciale; Ispettore Capo Sup. ing. Alberto Conti, Capo dell'Officina Veicoli di Foggia; Ispettore Capo ing. Domenico Vadacca, dell'Ufficio Materiale e Trazione; Ispettore Capo ing. Felice Angione, dell'Ufficio Imp. Elettrici; Ispettore Capo ing. Giulio Corradi, dell'Ufficio Movimento; Ispettore Capo ing. Giuseppe Di Molfetta, dell'Ufficio Imp. Elettrici; Ispettore Capo ing. Michele Forastiere, dell'Ufficio Lavori; Ispettore Capo ing. Remo Amoruso, dell'Ufficio Lavori; Ispettore Capo dott. Vincenzo Guastadisegni, dell'Ufficio Commerciale, ed altri. Nei rispettivi Uffici si sono svolte cerimonie di commiato durante le quali, alla presenza del Direttore Compartimentale e di numerosi collaboratori, gli esodandi hanno ricevuto attestazioni di simpatia e di affetto. Aggiungiamo i nostri cordiali e sinceri auguri per tutti.

● **Benvenuti fra noi** gli Ispettori Capi ing. Franco Spadini e ing. Giovanni Di Pasquale, venuti rispettivamente a dirigere l'Ufficio Movimento e l'Ufficio Impianti Elettrici: ad entrambi buon lavoro!

● **Doppie congratulazioni** all'Applicato Capo Giuseppe Bruno, dell'U.P.C., per la conseguita laurea in economia e commercio e per aver vinto il pubblico concorso a Segretario.

● **Bentornato presso il Deposito** Locomotive di Bari al Macchinista Ambrogio Albergo dopo circa dieci anni fra le nevi e le fresche aure del Deposito Locomotive di Fortezza.

● **Lauree:** in giurisprudenza con 110 e lode Gaetano Romita, figlio del C. Tecnico Sup. Damiano della Verifica di Bari; in materie letterarie Angela Maria Isabella, figlia del C.S. Sup. Antonio D'Avvocati di Foggia; in scienze agrarie Nicola Goffredo, figlio del C.S. a.r. Paolo e nipote dell'omonimo C. Treno 1ª classe a.r.; Rosa Grazia Mele, figlia del Segretario Superiore Giuseppe della Squadra Rialzo di Lecce, in Lettere moderne; Michele, figlio del Csq. Manovali Pasquale Introna dell'Officina Lavori, in Lingua e Letteratura straniera. Felicitazioni ai neo dottori.

● **Le nozze d'argento** hanno solennizzato il C. Gestione Michele Acquaviva di Barletta con la gentile consorte Giuseppina Russoniello: auguri per nozze di più pregiato metallo.

● **La cicogna ha portato** il secondogenito Michele all'Operaio qualificato Tommaso Colamaria della Squadra Rialzo di Bari, e Vito all'Operaio qualificato Giuseppe Padovano, della Zona I.E. di Barletta. Auguri da « Voci ».

● **Sono andati in pensione:** il Commesso Capo Luigi Cacucciolo, dell'Ufficio Ragioneria; il Macchinista Egidio Viano del Deposito Locomotive di Bari; l'A.M. Giuseppe Santoro dello stesso Deposito: lunga e serena pensione a tutti.

● **La nostra solidarietà** alle famiglie per il decesso: del Segretario Sup. a.r. Gaetano Posa, già dell'Ufficio Ragioneria; del Capo Gest. Sup. Francesco Campanile di Bari C.le; del padre dell'Operaio specializzato I.E. Domenico Poli della Zona di Barletta: sincere condoglianze.

● **A Bisceglie** è stata inaugurata la sede del Sottocentro D.L.F. arredata con signorilità e buon gusto. Alla cerimonia sono intervenuti il Direttore Compartimentale con altri funzionari, il Presidente del DLF di Bari e numerosissimi soci in servizio ed a riposo con i relativi familiari. Auguriamo proficuo lavoro ai dirigenti del sodalizio.

● **A Metaponto** c'è chi ha pensato ad allietare il carnevale dei ragazzi. Se ne sono occupati il C.S. Superiore Ferruccio Lonoce, il 1° Manovratore Domenico Scorrano ed altri, i quali hanno allestito un allegorico carro ferroviario riccamente addobbato nel quale i bambini con e senza costume l'hanno fatta da protagonisti. La cosa è meritoria se si pensa che a Metaponto manca un centro abitato per cui si è trattato proprio di una festa in famiglia.

● **Aldo Sapone**, Segretario Tecnico dell'Ufficio Lavori, all'hobby della pittura ha aggiunto quello dell'inventore. Recentemente infatti ha depositato presso i competenti Uffici un Regolo calcolatore logaritmico ad integrazione algebrica, per ottenerne il riconoscimento in esclusiva. Col nuovo Regolo si vuole offrire al tecnico uno strumento di calcolo con una vasta gamma di applicazioni non ottenibili con quello tradizionale. Ci complimentiamo vivamente con l'amico Sapone e gli auguriamo un sollecito riconoscimento del suo ritrovato.

● **La cicogna** ha depositato Lidia Lucia in casa del Segretario Tecnico dell'Ufficio Impianti Elettrici Antonio Martino. I nostri auguri.

● **E' andato in pensione** l'Applicato Capo Arcangelo Fallacara dell'Ufficio Movimento. Nel corso di una cerimonia superiori ed amici hanno festeggiato il neo pensionato al quale auguriamo lunga e serena quiescenza.

● **L'onorificenza** a Ufficiale al Merito della R.I. ha ottenuto il C.S. Superiore a.r. cav. Antonio Guastamacchio, ex D.C. a Foggia. Congratulazioni al neo insignito.

● **Fiori d'arancio** per la signorina Margherita Paciello, figlia del Capo Tecnico IE di S. Severo Giuseppe, che ha contratto matrimonio col prof. Angelo Ferrara. Auguri felici da parte nostra.

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Binario 10** - Un po' tardive ma sempre piene, felicitazioni al C. Treno Gerardo Di Capua del DPV di Bologna Cle, il quale

Tradizioni nostre

IL DIRETTORE GENERALE ha conferito un encomio ai seguenti agenti distintisi per aver compiuto atti di valore: **Franco Mela** di Taggia, **Vito Domenico Miraglia** di Sarzana, **Oreste Giordanengo** di Savigliano, **Gerolamo Ascheri** di Finale Ligure Marina, **Nicola Sirianni** di Napoli Pietrarsa, **Rino Romagnoli** di Firenze S.M.N., **Pasquale Colella** di Ceprano, **Antonio Viglianti** di Reggio Calabria, **Mariano Franquilli** di Novara, **Angelo Paolo Purificato** di Monza, **Francesco Cotugno** di Battipaglia, **Domenico Longo** di Torino, **Clemente Montepeloso** di Potenza, **Luigi Romano** di Foggia, **Efisio Collu** di Cagliari.
Sono stati inoltre elogiati, per aver prontamente restituito somme di denaro che avevano rinvenuto, i colleghi: **Ruggero Mozzali** di Torino e **Girolamo Marano** di Salerno.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Un atto di coraggio** è stato compiuto dall'agente della Polizia Ferroviaria Giovanni Zucca nella Stazione di Macomer il 24 marzo alle 16,10 quando un muratore di Bonorva è scampato a sicura fine grazie all'eccezionale e tempestivo intervento del coraggioso collega della Polfer. Il lavoratore, arrivato con ritardo in istazione, aveva visto il suo treno fermo sul secondo binario e, temendo di perderlo, ha incautamente attraversato il primo sul quale stava sopraggiungendo il diretto AT 105 per Cagliari. Questione di attimi, per l'agente Zucca, il quale intuendo il gravissimo pericolo si è lanciato sul viaggiatore e lo ha scaraventato al di là del binario, rotolando entrambi sul marciapiedi tra le grida dei presenti. Il ringraziamento del muratore con una sobria lettera, la proposta di promozione al grado di Appuntato da parte del Prefetto di Nuoro, e la segnalazione del conferimento della medaglia d'argento al valor civile testimoniano la consapevolezza e lo spirito dei valori umani sempre vivi nell'animo dei colleghi della Polfer che operano al nostro fianco. Bravo Zucca!

● **E' stato riaperto** a Chilivani la Sede del Dopolavoro Ferroviario dopo il periodo dei lavori di rinnovo dei locali, cui hanno dato mano alcuni volenterosi colleghi di stazione e degli impianti vari. Festicciola in famiglia attorno al Parroco, al Presidente del D.F. di Sassari Idini ed all'animatore Peppino Manca, Capo Stazione Superiore, che ha preannunciato iniziative culturali e sportive. Auguroni d'ogni bene!

● **Gli alti funzionari** del Compartimento che hanno lasciato l'Azienda sono stati diversi e in ogni Ufficio l'esodo o il normale collocamento in quiescenza è stato degnamente festeggiato con calorose manifestazioni di simpatia e d'affetto, precedute da saluti degli interessati per il personale dipendente. Il Direttore Compartimentale ing. Salvatore Marongiu, accomiatandosi ha esortato tutti noi a continuare l'opera di rinnovamento degli impianti sardi e dare concreto contributo in tempi brevi alla realizzazione delle nuove strutture ferroviarie isolane, l'ingegnere Carlo Sanna, Capo dell'Ufficio Lavori ha ricordato i suoi 27 anni di comune ed impegnativo lavoro, l'ingegnere Domenico Ferrante rammentando la sua lunga permanenza in Sardegna ha lumeggiato le varie tappe superate dal personale degli Impianti Elettrici, l'ingegnere Salvatore Corrao che rammentando gli alterni momenti ferroviari di gioia e di avversità ci ha incoraggiato a credere nell'avvenire delle ferrovie sarde e ad aver fiducia in se stessi, ed infine il dott. Rosario De Leo che salutando i suoi dell'Ufficio Ragioneria si è soffermato sullo spirito di collaborazione in tanti anni di comune impegno. Ad essi « Voci » fa pervenire l'augurio di buona pensione!

● **Le note liete:** è nata Silvia Melis figlia di Tonio, Addetto all'archivio dell'Ufficio Movimento; sono stati insigniti della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica Pierino Aiello e Giovannino Soddu dell'Ufficio Commerciale e del Traco; il Segretario Piero Andria ha coronato il suo bel sogno d'amore con Maria Grazia Chessa nella Chiesa Stella Maris di Marina di Oristano; è venuto al mondo Pietro Guglielmaci, figlio del Dirigente del 1° Tronco I.E. di Cagliari; è stato complimentato il Segretario Giuseppe Spada da numerosi amici, giovani donatori e dai dirigenti dell'AVIS in occasione della 150esima donazione di sangue; è stato riconfermato Presidente dell'Associazione Mutilati, invalidi e famiglie dei caduti per servizio ferroviario Francesco Serra del Deposito Locomotive di Cagliari; ha assunto la dirigenza della stazione di Cagliari Elmas il Capo Stazione Superiore Salvatore Pietro Meloni. Complimenti da parte di «Voci» per tutti loro.

● **Proveniente** dall'Ufficio Movimento di Milano per assumere la dirigenza di quello di Cagliari è giunto l'ingegnere Armando Albani, al quale da queste colonne rivolgiamo l'augurio di fecondo lavoro in terra sarda.

● **Antonio Cintura**, Capo Gestione Superiore della Gestione Merci, è stato collocato in quiescenza. Al momento del commiato, visibilmente commosso, ha ricordato ai numerosissimi colleghi di Cagliari ed ai Superiori dell'Ufficio Commerciale il suo lavoro di telegrafista, gestionista, istruttore e titolare svolto in 33 anni di servizio, sempre in buona armonia con tutti. E ciò è proprio vero, perché il buon Antonio aveva per chiunque un sorriso e il consiglio adatto, una fraterna frase d'incoraggiamento e la sincera stretta di mano. Auguri di lunga e meritata pensione!

● **Auguri d'ogni bene** al piccolo Palo Deiana, arrivato col Cicogna Express da poco tempo e tanto atteso dai novelli nonni Cav. Marziale Deiana, Segretario Superiore 1ª classe dell'Ufficio Movimento e prof. Antonio Marras, Ordinario di Lingua straniere nell'Istituto Tecnico « Pietro Martini » di Cagliari, ma in precedenza nostro collega della Sezione Movimento. Ai simpatici nonnini, al vispo Paolo ed ai suoi genitori ancora auguri!

ha conseguito il diploma di ragioniere e perito comm.le.

● **Auguri di buon lavoro** al C.P. Sup. Luigi Merli, il quale, da Aggiunto del DPV di Parma, è passato a dirigere il DPV di Ferrara.

● **Ha lasciato il servizio** per fine corsa il C. Gest. Enrico Simonetti, distributore del personale dirigente nello Scalo di Bologna S. Donato. Davanti ad una tavola ben imbandita, i dirigenti, i colleghi della Segreteria ed il CS titolare gli hanno porto un caldo ed affettuoso saluto; Gian Leone, immancabile oratore ufficiale in simili occasioni, ha decantato — con frizzante spirito, una volta tanto non caustico — la particolare bontà e l'impegno con cui il festeggiato ha sempre fatto di tutto per soddisfare ogni richiesta di congedo, a costo anche di ribaltare tutti i turni già predisposti. La C.I., a nome di tutto il personale, gli ha donato una medaglia-ricordo d'oro.

● **Altra medaglia d'oro**, altro pranzo d'addio a Pietro Galimberti, negli ultimi anni Appl. T. Capo IE, ma prima, e per lungo tempo, esecutore tecnico capace, volonteroso ed altamente produttivo, distintosi in tante opere di elettrificazione su varie linee, anche di altri compartimenti. Fiero di essere sempre stato stimato e qualificato superlativamente, senza aver mai avuto il benché minimo rimprovero, lascia l'Azienda dopo 35 anni tondi di lavoro ininterrotto (così si buscherà anche la medaglietta di anziano della rotaia); commosso per le affettuose attestazioni avute, saluta tutti da queste colonne, beneaugurando a chi resta. Ciao Pietro.

● **Il rullo espulsore** del « DPR 748 » ci impone di esprimere collettivamente un saluto ad un nutrito drappello di direttivi che vanno a casa, lasciando in taluni casi delle situazioni completamente rinnovate (come all'Ufficio Lavori, pressoché rinnovato integralmente nei suoi quadri, ricoperti con gente, per quanto è dato sapere, molto promettente, come i giovani ingegneri Niro La Torretta, Gallerani e Rebecchi, i quali, oltreché capaci professionalmente, sono modernamente impostati quanto a rapporti col personale). Ecco l'elenco dei dimissionari di turno.
Dell'Ufficio Lavori: gli ingg. Guido Avogaro, Gaetano Cazzani e Carlo Garutti, a riposo con la qualifica di Dirigente Generale; gli ingg. Aldo Basunti, Paolo Ceruti e Bruno Mattioni nonché il dr. Antonio Brighenti, tutti Dirigenti Superiori.
Dell'Ufficio Trazione: gli ingg. Giorgio Calanchi, Luigi Liverani ed Arturo Primo, tutti Dirigenti Superiori.
Dell'Uff. I.E.: il dr. Ferruccio Rosi, Ispettore Ple e l'ing. Carletto Zepponi, Dirigente Generale.
A tutti vada il saluto e l'augurio di Voci nonché dei rispettivi colleghi e collaboratori che li ricorderanno per i lunghi anni trascorsi fianco a fianco e per il tipo di quotidiano rapporto che ciascuno di essi aveva saputo instaurare.

● **Condoglianze** a Lino Musolesi, C. Tecn. Sovrint. IE per la perdita del padre Alfonso, Deviatore a riposo, il quale, superate le nozze di diamante, aveva avuto il bene di stare vicino alla affettuosissima moglie ben 62 anni.

FIRENZE Serv. Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Luigi Galli**, figlio di Sinibaldo, Op. Spec. dell'Armamento in servizio presso l'8° Tronco Lavori di Arezzo, si è laureato in Lettere Classiche a pieni voti il giorno 1° marzo presso l'Università degli Studi di Firenze. Al neo dottore ed al felice padre, i nostri più vivi rallegramenti.
Anche Goretti Claudio, figlio dell'Operaio Spec.to Goretti Ubaldo, già Segretario Tecnico presso la 1ª Divisione I.E. di Torino, si è laureato in Ingegneria Elettronica, presso l'Università di Pisa. Congratulazioni.

● **Giuntoli Guido**, già del Serv. M.T. e in quiescenza dal 1960 come Coadiutore Capo, con recente decreto P.R. è stato insignito dell'onorificenza di Grande Ufficiale. All'amico Guido, giungano le più vive felicitazioni di « Voci ».

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **L'Ispettore P.le** Dott. Amato Esposito ha assunto, d'ordine del Sig. Direttore Generale, l'importante incarico di Funzionario F.S. a disposizione del Segretariato Generale dell'Union Internationale des Chemins de fer, con sede a Parigi. La scelta del Sig. Direttore Generale che premia le capacità del solerte Funzionario onora il nostro Compartimento. Ci uniamo ai colleghi ed ai collaboratori del Dott. Esposito per esprimere anche il nostro vivo compiacimento unito ai più fervidi auguri.

● **Presso il Politeama** Italia di Novi Ligure in occasione di uno spettacolo allestito in favore dell'opera « Casa del Santo Bambino » per bimbi sub-normali di cui è presidente il Deviatore Giuseppe Deidda, della stazione di Novi Ligure, i colleghi della Centrale e di Novi Sanbovo hanno dato un contributo determinante per la riuscita della bella e benefica manifestazione. L'amico Deidda per un saluto più ampio vuole attraverso « Voci » porgere un grato ringraziamento ai ferrovieri del Novese per la loro viva partecipazione. Uniamo il nostro che è quello della grande « famiglia » ferroviaria sempre presente in ogni manifestazione di bene.

● **Un plauso** ai bravi colleghi Manovale Franco Mela della Stazione di Taggia che mettendo in serio pericolo la propria incolumità riuscì a domare un incendio sviluppatosi su un auto cari-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ca di fiori stazionante nello scalo ed al Manovale Gerolamo Ascheri di Finale L.M. che con notevole rischio è riuscito a raggiungere tempestivamente un viaggiatore che si accingeva ad attraversare i binari mentre stava sopraggiungendo un treno.

● **Presso il Bar** del Dopolavoro Ferroviario di Genova, via A. Doria, è stata allestita una interessante mostra permanente di arte figurativa. L'esposizione che si prefigge lo svolgimento di alcuni temi attraverso il pensiero interpretativo dei pittori prevede nel programma un primo ciclo dedicato al « Figurativo Generale ».

L'iniziativa è stata presa dal Gruppo Amici della Pittura e sta riscuotendo un lusinghiero successo.

● **Nella consueta** bene augurante cornice di superiori e colleghi è stato levato il calice a festeggiare la nomina a Segretario del Rag. Faciolo Adriano, brillante vincitore dell'ultimo concorso interno per il passaggio al personale di concetto. Al neo Segretario, nostro aiuto Redattore, l'augurio di « Voci » per altri significativi traguardi.

● **Fiori d'Arancio** e fiocco azzurro alla Squadra Rialzo di Savona. Hanno coronato il loro sogno d'amore l'Operaio Qualificato Lorenzo Beria e la gentilissima sig.na Carla ed il nido dell'Op. Q.to Franco Rabino è stato allietato dall'arrivo del primogenito Andrea. Ai colleghi i nostri migliori auguri.

● **Brillanti risultati** per l'amico Alfredo Boccardo, Segr. Superiore dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, che ha dato vita ad un nutrito e preparato Gruppo Pongisti presso il Circolo di Rivarolo del D.L.F. Una squadra del gruppo che milita nella serie « D » ha ottenuto un'ottima classifica. Bene, con i complimenti all'attivo Capo Gruppo Boccardo.

● **Un pensiero** di cordoglio ai colleghi Op. Q.to Pietro Moretti ed Op. Q.to Ruggero Decelie della Squadra Rialzo di Savona, entrambi colpiti dal dolore per la perdita dell'amato Padre.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **E' nata a Voghera** la Sezione ex Combattenti e reduci, alla quale sono iscritti oltre duecento appartenenti agli impianti della località. Sono risultati eletti: a presidente il Capo Dep. superiore Temistocle Riboni ed a consiglieri i signori Francesco Sinopoli, Emilio Sembrov, Umberto Raschi, Carlo Colombetti, Mario Gatti, Cesare Ferrari.

● **A Voghera**, presso la Rimessa Locomotive, si è concluso il corso di istruzione per Aiuto Macchinisti riservato a candidati vincitori di concorso interno e provenienti dagli impianti di Milano Smistamento, Brescia, Lecco, oltre che da Voghera stessa. Ci congratuliamo con i trentanove partecipanti che hanno tutti superato brillantemente gli esami finali.

● **Marcia nuziale** - Per il Segretario T.co Fiorilla geom. Giuseppe dell'Ufficio Lavori e per la gentile signorina Isabella Ippolito. Felicitazioni.

● **Solidarietà fra di noi** - Al personale Operaio dell'Officina del Deposito Locomotive di Lecco è stato conferito il premio di bontà « Maria Sala ved. Corbetta » - Natale 1972, in occasione di una celebrazione organizzata dall'Ente lecchese manifestazioni. La motivazione del conferimento è sostenuta da un profondo significato umano.

Infatti, gli appartenenti a quell'impianto hanno riscosso le simpatie unanimi della città per i sentimenti di solidarietà che frequentemente trasformano la loro convivenza in tangibile, concreto aiuto a quei compagni di lavoro sofferenti a causa di infermità o di infortuni gravi.

Già nel 1965 la loro generosità si manifestava attraverso una assistenza infermieristica diretta, presso l'ospedale di Lecco, per un centinaio di giornate, all'Operaio Luigi Galbusera, il quale era stato colpito da gravissimo infortunio sul lavoro che lo ha lungamente costretto fra la vita e la morte. Successivamente dimesso, ma paralizzato, il Galbusera ricevette dai colleghi una carrozzella ortopedica ed un contributo di lire 150.000.

L'anno scorso, a seguito di un delicato intervento chirurgico alla gola causato da grave morbo, l'Operaio Giulio Molgora perdeva l'uso della parola. I compagni di lavoro decidevano di inviarlo allora, a proprie spese, ad una scuola di rieducazione. Insoddisfatti dei risultati ottenuti, gli procuravano in dono un apparecchio elettronico del valore di 260.000 lire unitamente ad una somma di 100.000 lire.

Gli amici di Lecco meritano ampiamente la nostra ammirazione ed il nostro rispetto. La loro carica di umanità dovrebbe rappresentare un esempio stimolante in tutti coloro che la vita di ogni giorno spinge verso un gretto e vuoto egoismo.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **Una cinquantina** di graziose mascherine hanno sfilato, gareggiando, lungo i viali del parco del D.L.F. di Salerno e sul palco del teatro appositamente addobbato per la X edizione del Carnevale dei Piccoli. Inutile descrivere il lusinghiero successo ottenuto, in quanto i bambini fanno sempre buon spettacolo. Ha allietato la manifestazione l'attore Renato Terry nelle vesti di Pulcinella, la sua gentile e brava consorte nelle vesti di Colombina, il sig. Rossi nella parte di Sciosciamocca ed il bravo prestigiatore Mandrake. Tutti i bambini hanno ricevuto doni ed ai primi tre meglio classificati sono stati assegnati ricchi premi messi in palio dal Consiglio Direttivo del Sodalizio. Le migliori mascherine sono: Minale Maria, Amato Pasquale e Martorelli Tiziana.

● **Indetta ed organizzata** dal D.L.F. di Salerno si è svolta la 1ª coppa S. Giuseppe, gara di bocce a terne. Ventinove formazioni hanno dato vita ad una brillante competizione bocciofila nei campi coperti del Sodalizio. Riuscitissima la gara mercè l'opera fattiva dei soci Bove Franco e De Nigris Vincenzo che si sono prodigati oltre ogni misura. Ricchi premi sono stati assegnati alle prime quattro terne classificate.

● **Nozze** - Il 4 marzo, nella Basilica di Maria S.S. Addolorata in Pignataro Maggiore, il Collega Claudio Basile — Segretario presso l'Ufficio Movimento — si è unito in matrimonio con la gentile Signorina Katia Calzona.

Nella Chiesa di S. Maria delle Grazie in Napoli, il 3 marzo sono state celebrate le nozze della gentile Signorina Anna De Micco, della Segreteria del Direttore Compartimentale, con il collega Bruno Veltri, della Stazione di Verona.

Alle due simpatiche coppie, auguri di perenne felicità.

● **Binario X** - Miele Francesco, figlio del Commesso Capo Miele Gaetano dell'Ufficio I.E., si è laureato in ingegneria chimica discutendo la tesi: « Comportamento reologico di polimeni fusi di regime transitorio » Relatori i Proff. Acierno e De Cindio.

Fausto Fausta, figlia del C.T. Sovrintendente Cav. Raffaello dell'Officina di S. Maria la Bruna, si è brillantemente laureata in lettere classiche discutendo la tesi su: « La religione dei morti in Omero e Virgilio ». Relatore il Chiarissimo Prof. Vincenzo Cilenti.

Talamo Maria Rosaria, figlia dell'App. Capo in pensione Cav. Italo Talamo, si è laureata in lettere con voti 110. Relatore il Chiarissimo Prof. Valerio Morielli.

Annunziata Lucia in Wandherlingh, figlia dell'Operaio Specializzato Raffaele — del 30° Tronco Lavori di Salerno — si è laureata in Storia e Filosofia con punti 110 discutendo la tesi: « Storia del Mezzogiorno ». Relatore il Prof. G. De Rosa.

Ai neo laureati e ai loro genitori vivissime felicitazioni con gli auguri da parte di « Voci ».

● **Saluto** - Nel corso di una simpatica cerimonia, alla quale è intervenuto il Direttore Compartimentale Ing. Frunzio, Dirigenti e collaboratori dell'Ufficio Lavori di Napoli hanno cordialmente salutato l'Ing. Giustino D'Amorio, trasferito di recente alla dirigenza dell'Ufficio Lavori di Roma.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Il Direttore Compartimentale**, ing. Antonio Piciocchi, nei suoi cordiali e continui contatti con la stampa, ha tenuto una conferenza stampa « volante » per fare il punto dei lavori di notevole entità in corso di realizzazione negli Impianti di Palermo.

L'ing. Piciocchi ha fra l'altro puntualizzato che, con la ultimazione dei lavori in atto, la cui spesa ammonta compressivamente a L. 1.802.600.000, sarà assicurata la regolarità del servizio ferroviario, anche nei periodi di maggior traffico viaggiatori.

E' infatti in via di realizzazione a Palermo C.le il rinnovamento dei dispositivi dell'armamento con impiego di scambi del tipo moderno e della sostituzione dell'attuale apparato idrodinamico, per le manovre degli scambi, con apparati centrali elettrici di modernissima concessione per la manovra simultanea di più scambi costituenti un completo itinerario del piazzale. Inoltre, cosa di importanza notevole, è il prolungamento degli attuali cinque marciapiedi a lunghezza considerevole, tanto che per due di essi sarà di circa metri 500.

Ancora, con l'attivazione nella prossima estate della nuova linea di circonvallazione ferroviaria della Città, interamente in galleria, che collegherà le stazioni di Palermo Centrale e di Notarbartolo, saranno abolili ben cinque P.L. interessanti il tessuto urbano, consentendo enormi vantaggi al traffico veicolare cittadino.

Circa la nuova stazione di Palermo Notarbartolo, l'ing. Piciocchi ha precisato che essa con il F.V. e gli annessi fabbricati accessori costituirà un complesso funzionale, dalle moderne linee architettoniche, dotato di adeguati servizi per il pubblico: atrio, biglietteria, bar, ristorante, sala di attesa, accesso ai treni con scale mobili, ecc. Di fronte, poi, al F.V. troverà sede lo scalo merci specializzato per i trasporti in piccole partite; esso sarà perciò dotato di un vastissimo magazzino con annessi piani caricatori coperti. Poiché la copertura di detto magazzino sarà a livello del piano stradale, sarà possibile utilizzare tale superficie (oltre 10.000 mq) per posteggio auto.

Presenti alla conferenza stampa, oltre ai rappresentanti dei quotidiani locali, della Rai-TV, dell'agenzia ANSA, il Sindaco della Città, Col. Giacomo Marchello, l'Assessore all'urbanistica Giacomo Muratore, il Presidente della Camera di Commercio Enzo Agnello.

● **E' stato collocato** a riposo, a domanda, l'Ispettore Capo Superiore ing. Francesco Lo Sardo, Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, conseguendo, nella circostanza, la promozione a Dirigente Generale.

Berretti rossi in Inghilterra

SI TERRA' sulle rive della Manica il 9° Congresso dell'Amicizia dei Capi Stazione Europei nei giorni 8, 9, 10 e 11 giugno.
Denso di interessanti numeri è il programma della manifestazione alle quale è prevista la partecipazione di numerosi colleghi francesi, belgi, italiani, tedeschi, lussemburghesi, austriaci, olandesi, svedesi e norvegesi.
Oltre ai normali lavori del congresso sono previsti ricevimenti ufficiali dei vari « Lord Mayors » e delle autorità ferroviarie britanniche, un grande pranzo di gala con serata danzante ed interessanti escursioni guidate in autopullmann nei quartieri di Plymouth e nella zona circostante che ricorda le tradizioni marinare e la potenza inglese nel 1600, le memorabili imprese di Sir Francis Drake e il famoso viaggio del « Mayflower » verso il Nuovo Mondo.
Verrà anche effettuata una gita turistica sulla ultima ferrovia a vapore d'Inghilterra. Per informazioni rivolgersi alla Sede Centrale Amicale Italiana Capi Stazione in Via Jacopo Foroni 26 - 37100 Verona.

A porto il saluto di commiato il Direttore Compartimentale ing. Antonio Piciocchi il quale, nel corso di una cordiale e simpatica riunione, nel mettere in particolare risalto le indiscusse doti del neo-pensionato ed il suo attaccamento alla nostra Azienda, gli ha formulato i più fervidi auguri di lungo e sereno riposo fra gli affetti familiari.

A sostituire l'ing. Lo Sardo nell'incarico di Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione è stato destinato a Palermo l'Ispettore Capo Superiore ing. Aristide Loria, proveniente da Reggio Calabria.

All'ing. Loria formuliamo da queste colonne il nostro rituale augurio di buon lavoro nel nuovo importante incarico.

● **L'Ispettore Capo ing. Giovanni D'Angelo**, dell'Ufficio Materiale e Trazione, è stato trasferito per esigenze di servizio alla dirigenza dell'Officina Veicoli di Messina, in sostituzione del p.q. ing. Giuseppe Augello, destinato alla dirigenza dell'Ufficio Materiale di Reggio Calabria.

Il personale dell'Ufficio Trazione si è riunito attorno al valente Funzionario per esprimergli la propria stima e per ascoltare brevi e calde parole di commiato del Capo dell'Ufficio, ing. Aristide Loria, del dott. Giuseppe Gallo, Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, fuori sede, e del Capo del Reparto 33 dello stesso Ufficio Trazione, Cav. Uff. Salvatore Pattavina il quale ha voluto ricordare, a nome del personale, le doti di umanità dell'ing. D'Angelo.

« Voci » formula gli auguri di buon lavoro agli ing. Augello e D'Angelo nei nuovi rispettivi incarichi.

● **Laurea** - Il 22 marzo u.s. si è laureato col massimo dei voti in matematica Pietro Bellante, figlio del Capo Gestione Sovrintendente Cav. Antonino, Dirigente la gestione R.A. di Palermo Centrale.

Il Bellante ha discusso, relatore il Ch.mo Prof. Nastasi, la tesi « sulla costituzione di un capitale per inseguimento ».

Al neo-dottore ed all'amico Nino molte congratulazioni.

● **Lutti** - Sono stati colpiti da grave lutto per la perdita dei loro cari: il Revisore Superiore di 1ª classe Rag. Giuseppe Militello, dell'Ufficio Movimento, per la morte della mamma; i fratelli Vega, Capi Stazione Superiori rispettivamente a Fiumetorto ed alla Dirigenza Centrale di Palermo, per la morte, a breve distanza di tempo, di entrambi i genitori.

● **Onorificenza** - Il Revisore Superiore di 1ª classe dott. Giuseppe Marraffa, del 1° Reparto Traffico di Palermo, è stato insignito dellonorificenza di Cavaliere all'ordine del Merito della Repubblica Italiana.

All'amico Peppino i nostri rallegramenti per il meritato riconoscimento.

● **Promossa dal Direttore Compartimentale**, ing. Antonio Piciocchi, il 15 marzo u.s. si è tenuta nel salone delle adunanze della Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura di Siracusa una conferenza-dibattito durante la quale sono stati ampiamente dibattuti i problemi ferroviari di quella provincia.

Relatori ufficiali sono stati il Segretario Superiore Cav. Floridia Cirino, dell'Officina Veicoli di Catania Acquicella, ed il Macchinista Giudice, del Deposito Locomotive di Siracusa.

Alla conferenza-dibattito sono intervenuti molti oratori fra i quali l'Avv. Nicotra, Presidente della suddetta Camera di Commercio, che ha fatto gli onori di casa, il Senatore Piscitello, della Commissione Trasporti del Senato, il Dott. Gaetano Arconte, Consigliere di Amministrazione delle F.S.

Ha concluso i lavori stessi l'ing. Piciocchi il quale ha illustrato i lavori che l'Azienda intende eseguire nella provincia di Siracusa in conto del noto Piano Poliennale.

● **E' nata Rita**, primogenita di Giuseppe Cimò, 1° Deviatore a Canicattì. All'amico Giuseppe e gentile consorte esprimiamo le nostre felicitazioni. Alla piccola Rita gli auguri più fervidi di « Voci ».

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel. 3520

● **L'Ispettore Capo dott. Giovanni Belfiore**, già dirigente amministrativo della Divisione Lavori di Reggio Calabria e poi trasferito al Servizio Lavori e Costruzioni, ha lasciato l'Azienda a sua domanda con la promozione a Dirigente Superiore. Gli auguriamo a nome di « Voci » gli auspici più lieti.

● **Il D.L.F. di Reggio Calabria** ha inaugurato i locali del Bar e della Sala Cinema dopo la esecuzione di alcuni lavori di rimodernamento. Per la circostanza è stata tenuta una cerimonia alla presenza di autorità civili, religiose e ferroviarie. E' intervenuto il Direttore Compartimentale Ing. Antonio Bitto e numerosi Funzionari delle F.S. Per il D.L.F. hanno parlato il V. Presidente Francesco Celebre, regista della serata, il Presidente Biagio Canale. Ha quindi ringraziato per l'iniziativa il Direttore Compartimentale. E' stata data per l'occasione una rappresentazione: «La Patente » di Pirandello. Ha chiuso la simpatica serata, alla quale sono intervenute in massa le famiglie dei ferrovieri, Otello Profazio con la sua chitarra.

● **Benvenuto** al Dott. Ing. Giuseppe Augello destinato a Reggio Calabria per dirigere il locale Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale. Funzionario già largamente conosciuto ed apprezzato nei nostri ambienti, l'Ing. Augello assomma doti di squisita signorilità e competenza. Gli auguriamo «buon lavoro».

● **Laurea.** Con lusinghiera votazione il Conduttore del DPV di Cosenza De Luca Guerino ha conseguito, presso l'Università di Messina, la laurea in scienze naturali. Al bravo amico le nostre congratulazioni.

● **Nastro celeste.** E' nato David figlio del Macchinista del D.L. di Reggio Calabria Giovanni Spinola e della Signora Elisabetta Marino figlia dell'Applicato Capo a.r. dell'UPC, Marino Santo. Al piccolo auguriamo ogni bene. Ai genitori formuliamo i nostri rallegramenti.

● **Scuola professionale.** Con sede presso un locale del F.V. di Reggio Cal. Centrale è stata istituita una Scuola Professionale Compartimentale per agenti nuovi assunti e per aggiornamenti di quelli già in servizio. Istruttori sono stati nominati: il Capo Stazione Superiore Ripepi Giuseppe il Capo Gestione Superiore Giorgio Mellina ed il Capo Personale Viaggiante Superiore Neri Antonino.

● **Onorificenza.** Le nostre congratulazioni al giovane Capo Treno Antonino Brigante del DPV di Reggio Calabria per la meritata onorificenza di Cavaliere della Repubblica Italiana.

● **Collocamento a riposo.** Il nostro affettuoso saluto e l'augurio di una lunghissima e serena quiescenza ai seguenti amici del DPV di Reggio Calabria che hanno lasciato la nostra Azienda dopo il lodevole servizio prestato: Aus. Viagg. Diano Antonio; Aus. Viagg. Zampaglione Giovanni; Ass. Viagg. Praticò Rosario; C. Treno Santone Domenico; Cond. Romeo Domenico e Conduttore Fratto Raffaele.

● **Tempo libero.** Il nostro vivo compiacimento al collega, Segretario Superiore del locale Ufficio Movimento Compartimentale che sa tanto bene impegnare il proprio tempo libero dedicandosi con successo alla « canzone ». Egli, autore e paroliere di moltissime belle canzoni cantate da Mino Reitano, come « Cuore Pellegrino », recentemente ha ottenuto un lusinghiero successo: « La sveglia », in parte opera sua perché ne è stato il coautore-paroliere con i fratelli Franco e Mino Reitano.

● **Trasferimento.** Il nostro cordiale saluto al Segretario Salvatore Gentile che dall' Ufficio Personale Compartimentale è stato trasferito a quello di Firenze.

● **Dirigenza** - L'Ing. Giuseppe Gieri, Capo dell'Ufficio Movimento Compartimentale è stato collocato a riposo a domanda. La dirigenza dell'Ufficio è stata affidata, auguriamo in maniera definitiva, al Dott. Ing. Filippo Valenti da moltissimi anni sostituto e funzionario di indiscusse capacità.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Cicogna Express.** In casa dell'Ausiliario Francesco Ciarlone di Roma Termini è giunta recentemente la piccola Barbara. Auguri di ogni bene a Barbarella e felicitazioni al papà e alla mamma signora Marisa nata Di Re.

I nostri auguri vivissimi anche al piccolo Andrea Ciarlo, arrivato fresco fresco col cicogna express il 9 marzo u.s. a tenere compagnia agli altri quattro fratelli. Rallegramenti al papà C. Gest. Lidano e alla mamma signora Angela nata Filigenzi.

● **I nostri lutti.** Il giorno 1° aprile corr. è deceduto in Roma nell'Ospedale di San Giovanni, ove era stato ricoverato d'urgenza per malore improvviso, l'A.M. a riposo Giuseppe Riccobono di anni 77 già del D.L. di San Lorenzo. Commossi lo ricordiamo agli amici e porgiamo alla Vedova e ai figli le nostre sentite condoglianze. L'amico scomparso era un appassionato lettore di « Voci ».

Il 17 marzo è deceduto il Capo Gest. Sup. Attilio Solinas della Biglietteria di Roma Termini. Caro a tutti per la sua bontà e generosità, lascia un gran vuoto tra i colleghi ed amici che porgono alla vedova ed ai figli le più sentite condoglianze.

● **Commiato.** Hanno recentemente lasciato l'Azienda per collocamento a riposo anticipato a domanda in base all'art. 67 del D.P.R. n. 748/1972 i seguenti funzionari del nostro Compartimento: Dott. Ing. Antonio Carluccio, Ispettore Capo Superiore, da oltre cinque anni capo dell'Ufficio Lavori; Dott. Ing. Mario Cecchini, Ispettore Capo Superiore, vice capo dell'Ufficio Lavori; Dott. Antonio Puoti, Ispettore Capo Superiore, capo dell'Ufficio Sanitario; Dott. Italo Orlandi, Ispettore Capo Superiore, vice capo del-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

l'Ufficio Movimento; Dott. Giuseppe Cavalli, Ispettore Capo dell'Ufficio Lavori; Dott. Ing. Alberto De Costanzo, Ispettore Capo Superiore, vice capo dell'Ufficio Trazione; Dott. Ing. Calogero De Vecchi, Ispettore Capo dell'Ufficio Lavori; Dott. Ing. Alfonso Ippolito, Ispettore Capo dell'Ufficio Trazione; Dott. Mario Della Lena, Ispettore Capo dell'Ufficio Lavori.

A tutti porgiamo un cordiale saluto e vivissimi auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **In una sala della Mensa Aziendale** del DLF in Via Marsala, elegantemente addobbata per l'occasione, si sono riuniti numerosi ferrovieri per offrire un « vino d'onore » al collega Revis. Super. 1ª Cl. Domenico Marziale che ha lasciato recentemente il servizio per limiti d'età. In una atmosfera di grande cordialità e simpatia ha pronunziato parole di circostanza il Capo dell'Ufficio Controllo Elettronico Materiale Rotabile ing. Burgio. Al termine della lieta riunione è stato offerto al festeggiato un pregevole ricordo con dedica.

All'amico Marziale, che ricordiamo anche come apprezzato Capo Stazione addetto alla Cabina A.C.E. di Roma Termini, porgiamo i nostri migliori auguri di lunga e felice quiescenza.

● **Nei locali del ristorante** di Stazione a Roma Termini, alla presenza di numerosi funzionari e dipendenti, è stato offerto un « vino d'onore » all'Ing. Guido Melodia capo dell'Ufficio Movimento Compartimentale di Roma, che ha lasciato recentemente l'Azienda per esodo volontario, dopo 35 anni di servizio, coronando così una brillante carriera.

Nel corso della lieta cerimonia, svoltasi in una atmosfera di grande e spontanea cordialità, hanno parlato l'ing. Piccinini vice capo ufficio, il dott. Stanzione capo reparto movimento e responsabile delle relazioni umane per le F.S., il sindacalista Saturno. Tutti hanno ricordato la rara competenza professionale del festeggiato e le sue non comuni doti di uomo e di dirigente. Visibilmente commosso della manifestazione di stima tributatagli, l'ing. Melodia si è congedato dai presenti con parole di ringraziamento ed una cordiale stretta di mano a tutti.

Porgiamo gli auguri vivissimi di « Voci » per una lunga e serena quiescenza.

ROMA
Servizi

● **Condoglianze** alla famiglia del Segr. Sup. Giorgio Forlivesi del Serv. Approvv., deceduto immaturamente.

● **Felicitazioni** al dott. Spartaco Degli Innocenti, capo della Divisione Approvvigionamenti di Roma, promosso Ispettore Capo.

● **Sono stati collocati** a riposo i Dirigenti Superiori ing. Michele Monniello, dott. Eugenio Figus, dott. Guido Grisorio e ing. Manlio Perilli; i Primi Dirigenti dott. Umberto Lembo e dott. Arturo Rodriguez; gli Isp. Capi dott. Vincenzo Papitto e dott. Vincenzo Vozza. A tutti il nostro saluto augurale.

● **L'Applicato Capo Evaristo Antonelli**, del Serv. Ragioneria, dimissionario in base alla Legge 336/70, con Decreto del 27.12.1972 è stato nominato Cavaliere della Repubblica Italiana dal Presidente della Repubblica. Felicitazioni.

● **Pietro Federzoli**, figlio del collega Giovanni, Segr. Sup. del Serv. Commerciale, il giorno 8 aprile si è unito in matrimonio con la gentile signorina Marina Mazzoleni. Auguri cordialissimi agli sposi e all'amico Giovanni.

● **Il 29 marzo** il dott. Giuseppe Labella, dell'Ufficio Stampa del sig. Ministro, e la moglie sig.ra Gabriella Chistolini hanno festeggiato le nozze d'argento rinnovando il rito religioso nella Chiesa di Santa Teresa al Corso d'Italia. All'amico Giuseppe e gentile signora gli auguri più fervidi di « Voci ».

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Apprendiamo con piacere** che il dr. Andrea Frustaci, Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, è stato promosso, a decorrere dal 12 maggio 1972, alla qualifica di Ispettore Capo Sup.re.

● **Con Decreto del Presidente della Repubblica** il Segret. Sup. di 1ª cl. Italo Conti, Capo Gruppo Liquidazioni Personale del locale Ufficio Ragioneria, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni.

● **L'Ispett. Capo Sup.re** ing. Edoardo Oliva ha lasciato il 2 aprile il nostro Compartimento per andare ad assumere la dirigenza temporanea dell'Ufficio Materiale e Trazione di Torino. Con la stessa data l'Ispett. Capo ing. Giovanni Di Stasi, già Capo della 1ª Divisione Locomotive del Compartimento di Venezia, è stato destinato alla Dirigenza del locale Ufficio Materiale e Trazione.

● **E' giunto all'Ufficio Movimento**, il 31 marzo, proveniente dal DPV di Venezia, il Capo Pers. Viagg. Sup. Garlatti Costa Daniele per assumere la dirigenza del locale Riparto Utilizzazione Personale Treni.

● **Il 20 marzo** il Capo della Divisione Lavori 4ª, dr. Antonio Daga, è stato trasferito all'Ufficio Lavori Comp.le di Roma, dove è stato destinato alla Dirigenza della Divisione 3ª.

● **Il 15 marzo è stato** collocato in quiescenza con la qualifica di Dirigente Generale l'Ispett. Capo Sup.re dr. ing. Umberto Carrara, Capo Ufficio Lavori. Con la stessa data è stato trasferito da Verona, per assumere la dirigenza del locale Ufficio Lavori, lo Ispett. Capo dr. ing. Antonio Tocco.

Il 1° aprile anche il Capo Ufficio I.E., Ispett. Capo Sup.re. dr. ing. Ferreol Fiorucci, ha lasciato il servizio ferroviario ed è stato collocato in quiescenza con la qualifica di Dirigente Generale. A dirigere il locale Ufficio Impianti Elettrici, in via provvisoria, è stato destinato l'Ispett. Capo dr. ing. Attilio Flego, già Capo della Divisione 2ª.

● **Ha lasciato il servizio** il 10 marzo l'Ispett. Capo dr. Renzo Avesani, Capo della Divisione 3ª Personale Contabilità del locale Ufficio Mater. e Traz.

Il 1° aprile è stato collocato in quiescenza l'Ispett. Capo dr. ing. Michele Gubana, Capo della Divisione 1ª Locomotive dell'Ufficio Mater. e Trazione.

Il 15 marzo è stato l'ultimo giorno di servizio anche per lo Ispett. Capo del locale Ufficio Lavori dr. ing. Ippolito Gavotti, collocato in quiescenza con la qualifica di Dirigente Superiore.

L'Ispett. Capo dr. Leopoldo Salvi, Capo della Divisione 3ª del locale Ufficio Commerciale e del Traffico e contemporaneamente Capo di 1° Riparto d'Esercizio, ha lasciato il servizio a decorrere dal 1° aprile. Al dr. Salvi, che tutti gli amici ricordano per le sue doti di innata gentilezza e di signorilità, giunga gradito l'augurio di una serena quiescenza.

Il 6 marzo ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il Segret. Sup. di 1ª cl. cav. Paolo Sciacca che per tanti anni è stato l'apprezzato Capo Reparto della Segreteria dell'Ufficio Impianti Elettrici. « Voci », gli amici che lo hanno festeggiato, i superiori e i colleghi tutti augurano al caro Sciacca una serena e lunga quiescenza.

Il 1° aprile anche l'Appl. Capo Fausto Semeraro, dipendente dalla Divisione 2ª del locale Ufficio I.E., ha lasciato il servizio ferroviario.

● **A decorrere dal 20 marzo** l'Ispett. Capo dr. ing. Giovanni Lenarduzzi, già Capo della Divisione Esercizio Unica di Udine, è stato destinato a dirigere la Divisione 1ª del locale Ufficio Lavori.

Con la stessa data ha assunto la dirigenza della Divisione Esercizio Unica di Udine l'Ispett. Capo dr. ing. de Leva Luigi, già Capo della Divisione 2ª del locale Ufficio Lavori.

L'Ispett. P.le dr. Giuseppe Marini, invece, già Capo del 3° Riparto Esercizio di Udine, è stato chiamato a dirigere la Divisione 2ª del locale Ufficio Lavori.

● **Fiori d'arancio**, il 10 marzo, per l'Applicato Livia Castellani, dipendente dal Gruppo Avanzamenti del locale Ufficio Personale Comp.le, che ha coronato il suo sogno d'amore con Dario Deiuri.

La cerimonia è stata officiata nella suggestiva Chiesa di « SS. Eufemia e Tecla » che si affaccia sulla stupenda baia di Grignano.

● **La casa del Segretario** del locale Ufficio Mater. e Traz. dr. Francesco Anedda, è stata allietata il 5 marzo dalla nascita di Francesca.

Auguri sinceri alla sign.ra Claudia, al caro amico e alla neonata.

Il 19 marzo, festa del papà, il Capo Staz. Corrado Tonon, dell'Impianto di Prosecco, ha avuto in regalo dalla signora Irene una frugoletta cui è stato imposto il nome di Rossana. Ne sono felici oltre a lui, il fratellino Andrea, il nonno, Segret. Sup. rag. Concetto Alessi, del locale Ufficio Lavori, e tutti gli altri familiari.

Il 27 gennaio la porta di casa del C. Depos. del D.L. di Trieste C.le, Glauco Poli è stata adornata di un fiocco rosa per la nascita di Alessia.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Vivissima impressione** ha prodotto la notizia dell'infortunio mortale accaduto nella Stazione di Mestre il 13 marzo al giovane Manovale Natale Pianta. Di servizio quale manovratore, durante una manovra di retrocessione di una colonna di carri carichi, nel tentativo di salire sul predellino posteriore destro del tender, scivolava rimanendo travolto dalle ruote della locomotiva. Alla figlioletta ed alla giovane sposa che lo piangono desolate « Voci » porge le più sentite condoglianze e si associa al dolore.

● **Piccoli ospiti.** Su iniziativa del DLF di Bassano del Grappa e per gentile interessamento e sotto la guida del D.U. locale, il 16 marzo due scolaresche della 2ª classe della Scuola elementare « G. Mazzini », accompagnate dalle rispettive insegnanti, si sono recate in visita all'impianto ferroviario cittadino. Dopo la visita alle varie opere che presiedono alla circolazione dei treni e che hanno destato vivissima curiosità ed interesse in tutti, ai piccoli ospiti è stata offerta una colazione nella sede del DLF. In segno di gratitudine ed a ricordo della bella giornata gli scolari si sono cimentati con passione in una gara di disegno su tema ferroviario, ed il miglior elaborato è stato lasciato in dono all'impianto ferroviario.

● **Dal 18 al 31 marzo** si è tenuta presso la Stazione di Mestre una rassegna di fotografia e proiezioni serali di diapositive del Gruppo Foto-cineamatori del DLF di Venezia. La rassegna aveva lo scopo di illustrare il lavoro svolto dai ferrovieri iscritti al suddetto Gruppo dopo la unificazione, avvenuta il 9-5-'70,

dei due gruppi di Venezia e di Mestre. La sala di circa novanta metri quadrati è stata sistemata a nuovo per questa occasione. Precedentemente era stata occupata dal Bazar e dal Bar di stazione. Le foto erano esposte su pannelli affissi alle pareti e su quadri appesi al soffitto mediante cordicelle. Le foto esposte circa un centinaio. Quasi tutte del formato 40x40 cm. Espositori sedici su una trentina di iscritti. Una sezione fotografica illustrava le varie attività promosse dal DLF di Venezia. Il Gruppo ha, nella sede del DLF a Mestre, una saletta proiezioni, un laboratorio che verrà corredato fra non molto di attrezzature per sviluppo e stampa. La mostra non aveva lo scopo di assegnare premi, anche se molte delle foto esposte avevano avuto riconoscimenti lusinghieri a mostre nazionali ferroviarie e non ferroviarie.

● **Ha lasciato il servizio** ferroviario come Dirigente generale il comm. dr. ing. Antonio Zennari, Capo dell'Ufficio Lavori Compartimentale e vice Direttore del Compartimento di Venezia. Il suo distacco dall'Azienda ha sorpreso tutti coloro che ben conoscono le spiccate doti di dirigente e la gentilezza di animo.

Un saluto vada pure al dr. ing. Giuseppe Barbon, vice Capo Ufficio Lavori Compartimentale, che ha lasciato lo stesso servizio come Dirigente Generale, assieme all'ing. Francesco Longobardi ed al dr. arch. Enzo Rota, Capi Divisione Lavori.

Anche il dr. ing. Giuseppe Magherini, da circa 5 anni Capo del locale Ufficio Movimento, ha lasciato l'Azienda e Venezia per ritornare nella sua terra natia. Tutti i collaboratori e dipendenti che ebbero la fortuna di apprezzarne le doti professionali gli porgono gli auguri più fervidi.

Tanti auguri pure agl'ingegneri Luciano Ciravegna e Francesco Fiordalisi del locale Ufficio Impianti Elettrici, che hanno lasciato il servizio ferroviario come Dirigenti Superiori.

Hanno lasciato il servizio il dr. Tito Lanzone, Capo del locale Ufficio Commerciale e Traffico e l'ing. Elio Marra, Capo Divisione Materiale e Trazione. Ad entrambi i più sinceri auguri.

Per raggiunti limiti di età sono stati collocati a riposo: il Capo Tecnico Superiore Santo Baietta del Magazzino IE di Mestre, l'Operaio spec. Mario De Nardi della 5ª Bona IE di Treviso, il Conduttore Giuseppe Ferretti del DPV di Venezia, l'Operaio spec. Vincenzo Loverato dell'Officina Div. Lavori di Mestre, il Segr. Tecn. superiore Mario geom. Menegazzi dell'Ufficio Lavori Compart.le, l'Operaio spec. Giuseppe Scarpa della 1ª Zona IE di Mestre, l'Operaio arm. Gino Ferro del Tr. 6ª di Camposampiero, il Capo Stazione superiore Leone Mamprin di Mogliano Veneto, l'Assistente di stazione Gino Volpato di Padova C.

A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Il sig. Bruno Massani**, detto « Mister Pipa », è stato per ben 15 anni coordinatore dell'Ufficio Veicoli OBB di Brennero. I ferrovieri gli si erano affezionati per la sua bonarietà e cordialità. Veniva chiamato « Mister Pipa » perché non riusciva a separarsi dalla fedele amica. Ed una gigantesca pipa, oltre ad altri omaggi, gli è stata offerta il 30 gennaio nell'occasione del suo collocamento a riposo durante un simposio presso il Ristorante DLF di Brennero.

Ha fatto gli onori di casa il Titolare sig. Carlo Pilon.

● **Il 23 febbraio** il Capo Tecn. Sovr. p.i. Bruno Brigi, Dirigente della Zona Telecomunicazioni e il Capo Tecnico Sup. sig. Marino Vesentini, Responsabile del Laboratorio Orologi Compartimentale, collocati a riposo, non si sono stancati a stringere le 110 mani dei colleghi riuniti in un ristorante cittadino. Una fatica? No! Le strette sono state intervallate da altrettanti brindisi e, all'offerta dei tradizionali omaggi accompagnati dalle parole e dall'abbraccio affettuoso del Capo Reparto, non è mancata la commozione.

● **Per oltre 30 anni** l'Ass. Capo Guido Veronesi ha operato presso la Stazione di Bolzano. Egli ha visto l'andirivieni di molti colleghi e dirigenti. Ora è stato collocato a riposo. I colleghi lo hanno festeggiato presso il ristorante « Motel Kampill » di Bolzano in un'atmosfera amichevole e vivace.

Recentemente sono andati in pensione: il Segr. Ruggero Spezie dell'Ufficio Ragioneria; l'A. Macchin. Bruno Bergamo e il Man. Spec. Guerrino Rattin del Deposito Locomotive di Bolzano.

A tutti i nostri migliori auguri.

● **Lauree.** Congratulazioni vivissime a questi due nostri bravi colleghi: Aiuto Macch. Walter Perinelli in servizio presso la Rimessa Locomotive di Trento laureatosi in Sociologia presso l'Università di Trento; Capo Treno Carlo Poli del Dep. Pers. Viagg.te di Vicenza laureatosi in Pedagogia presso l'Università di Padova.

● **Fiori d'arancio.** Il 4 febbraio l'Ass. Staz. Giuseppe Antonio Marra della Stazione di Bolzano con la signorina Anna Rosa Sterni; il 4 febbraio l'Op. Qual. Dario Abram del Deposito Locomotive di Bolzano con la signorina Maria Teresa Vinante; il 14 febbraio l'Op. Qual. Vasco Rodighieri del 2° Tronco IE di Bressanone con la signorina Annalisa Bonizzato.

LA SIGNORINA Joëlle Picon, 15 anni, figlia di un collega delle Ferrovie francesi, appassionata di musica e di sport, desidera uno scambio di corrispondenza con la figlia di un ferroviere italiano e, a tale scopo, fa conoscere il proprio indirizzo: 44, Grande-Bastide-Cazaulx, 13012 Marseille (France).

FILATELIA

ITALIA

Ci risiamo, era nell'aria. Le poste italiane, con il comunicato relativo alla emissione dei quattro valori supplementari della serie « Salviamo Venezia », avevano confermato che la tiratura del francobollo da L. 300 sarebbe stata soltanto di due milioni di esemplari. L'Italia filatelica era in subbuglio. Riunioni ed incontri ad alto livello hanno saggiamente convinto i dirigenti delle Poste Italiane a raddoppiare la tiratura del francobollo per evitare una sicura speculazione.

Purtroppo per la distribuzione del giorno 10 era pronto solo il primo lotto di due milioni di esemplari. Eravamo presenti alla vendita dei francobolli agli sportelli dell'Ufficio Filatelico di Roma in piazza S. Silvestro. Fin dalle quattro del mattino davanti al portone chiuso sostavano individui in attesa. Alle ore 8 (inizio della vendita) le file ai sei sportelli aperti erano già lunghe oltre i 4-5 metri. I nottambuli hanno fatto man bassa del valore da L. 300. In meno di mezz'ora l'intero quantitativo del francobollo da L. 300 assegnato al Filatelico di Roma era esaurito.

A questo punto lasciamo ogni commento ai colleghi ferrovieri filatelici tenuto anche conto che la stessa scena si è ripetuta in quasi tutti i capoluoghi italiani.

Aggiungiamo solo, a memoria, che il quantitativo venduto del francobollo da L. 500 della serie « Stati generali » del 1964 è inferiore ai due milioni di pezzi e che oggi lo stesso si trova sul mercato ad un prezzo inferiore a quello del facciale.

Appena pronto il secondo lotto di due milioni di pezzi verrà messo in vendita con una distribuzione capillare.

I quattro francobolli emessi il 10 aprile riproducono:

— il francobollo da L. 25 il Gruppo dei Tetrarchi (i cosidetti Quattro Mori) figure di guerrieri in atto di abbracciarsi, opera egiziana in porfido del IV secolo d.c.; attualmente il Gruppo è posto nell'angolo della Torre sede del Tesoro di San Marco.

— il francobollo da L. 50 la parte centrale del dipinto « Il trionfo di Venezia » di Vittorio Carpaccio, conservato nel Palazzo Ducale. In tale dipinto spicca a destra il leone di San Marco mentre al centro, sullo sfondo, si nota il Palazzo Ducale.

— il francobollo da L. 90 i quattro cavalli di bronzo dorato che, posti al centro della facciata, ornano la basilica di San Marco;

— il francobollo da L. 300 la Piazzetta San Marco vista da Piazza San Marco durante il fenomeno dell'acqua alta.

Tirature rispettive: L. 25 e L. 50: quindici milioni di esemplari; L. 90: otto milioni e L. 300: quattro milioni.

Il giorno 28 marzo le Poste Italiane hanno emesso una serie di francobolli celebrativi del cinquantesimo anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare Italiana.

La serie si compone di sei valori che rappresentano:

— il valore da L. 20 una formazione di G91 in volo acrobatico;

— il valore da L. 25 una formazione di idrovolanti S.I.A.I. S 55;

— il valore da L. 50 una pattuglia di G91Y;

— il valore da L. 90 una formazione di Fiat C.R. 32 mentre esegue un « tonneau »;

— il valore da L. 150, valido per affrancatura di Posta Aerea, una veduta dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli — in alto a destra è visibile un aereo F104S;

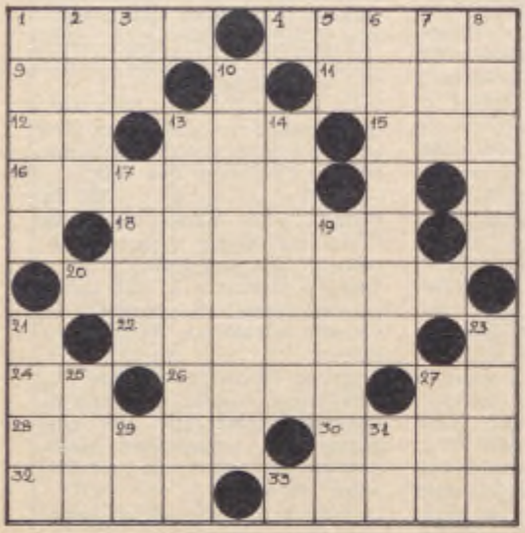
— Il valore da L. 180 il velivolo a reazione « Campini-Caproni » progettato e costruito in Italia, che ha effettuato il primo volo nle 1940.

Tirature: L. 20 quattordici milioni di esemplari; L. 25 e L. 50 quindici milioni di esemplari; L. 150 e L. 180 otto milioni di esemplari.

PICCOLA POSTA: Il collega Damiani di Roma ci chiede se in occasione della emissione della serie per Venezia è stato utilizzato per la timbratura delle F.D.C., un annullo speciale: lo riproduciamo qui di seguito.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 1) Fiume della Spagna; 4) usata per esperimenti; 9) massimo Ente; 11) puro; 12) Ancona; 13) gazza... senza coda; 15) né bis né quater; 16) comprese; 18) contro la fede; 20) scrive sui quotidiani; 22) silenzio colpevole; 24) Ascoli Piceno; 26) dissodare la terra (tr.); 27) Africa Orientale; 28) la Rita... nazionale; 30) misura inglese; 32) istituto... morale; 33) dipinta... con Amore.

Verticali: 1) vorace; 2) doppia; 3) mezza Roma; 4) Amministraz. militare; 6) chiusura di vetro; 7) andare; 8) grande arteria; 10) credere, giudicare; 13) lo fu... Nerone; 14) nome di donna; 17) albero; 19) penisola bagnata dall'Adriatico; 21) non dànno sangue; 23) fogge; 25) divinità arcade; 27) altare; 29) la metà di otto; 31) come al 12 orizzontale.

Sciarada (2, 5, 4 = 11)

UN DESTINO

Povero figlio! A lui venuto al mondo
da genitori senza sentimento,
mamma né babbo mai diedero ascolto
ed or vive nel caos più profondo.

LILIBET

Frase a intarsio (ooxxzzzzzzzxx ooyyyyy)

LA MASSAGGIATRICE

Presso il letto accostata,
con ritmo cadenzato batte il muscolo;
poi, mentre il grasso sciogliesi,
mi fa osservar la forma un po' ingrossata...
che con perfetta e ricreante azione
pian piano ricompone.

TRAIANO

Zeppa (8/9)

MIA MOGLIE MI HA « SCARICATO »...

Per quella che mi disse: « smamma, via! »,
eccomi d'altre donne ora in balìa.
Ma non mi trovo in pena nel mio stato:
io son, come suol dirsi, un ricercato.

FEBEL

Sciarada (3+4 = 7)

LE NONNINE DELL'OSPIZIO

Queste vecchiette d'una certa età
che vivon di ricordi leggendari,
(la cosa assai grottesca vi parrà)
passan la vita a fare i solitari.

FAN

Lucchetto (xxoooo/ooooxx = xxxx)

LA « FARFALLETTA »

Comincia da un bacino... e non nascondo
che proprio in questo è la magnificenza...
che ai passanti concede tutto un mondo.

IL DRAGOMANNO

Indovinelli

IL RITORNO DEL KILLER

Compare silenzioso a Sacramento
puntuale al secondo appuntamento.
E' l'ordine: colpire un innocente!
S'abbassa il percussore lentamente:
un volto teso, un moto delle dita,
un balenar di mitra... ed è finita.

FAN

TERZETTO SULLA SPIAGGIA

S'atteggia a continente lui che fare
sa soltanto dei tuffi e sa pescare:
lei, puntigliosa che non ha l'eguale,
ama stare all'asciutto assieme a un tale
che, pur facendo spesso l'affettato,
è quello che di tutti è men sboccato.

IL VALLETTO

SOLUZIONI DEL NUMERO PRECEDENTE

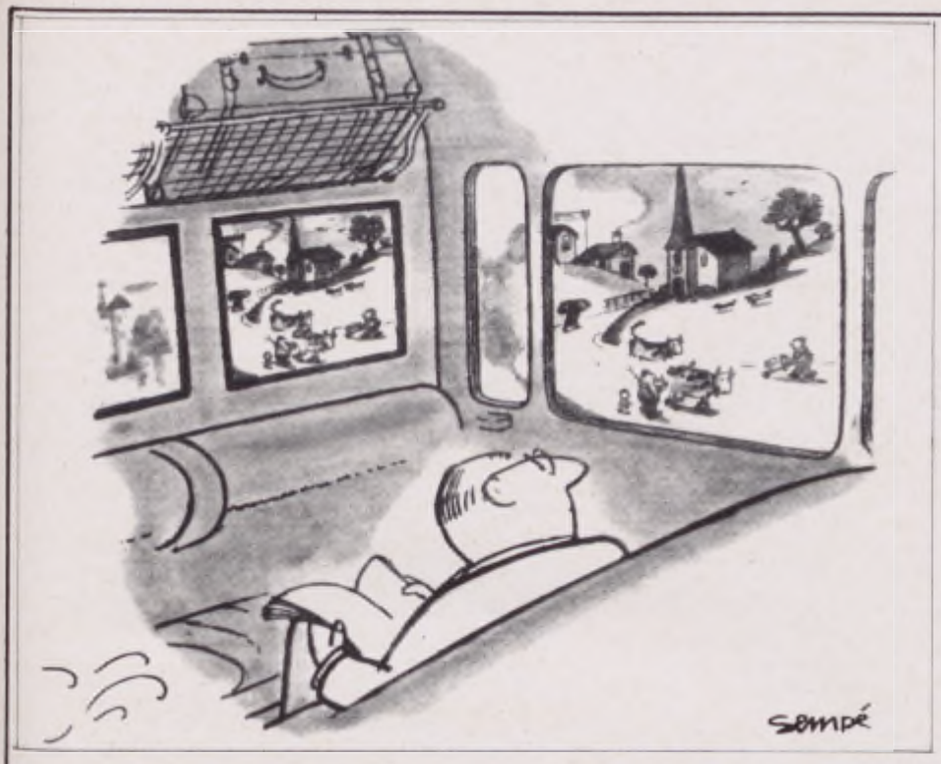
SCIARADA: disco-laccio.
ZEPPA: scarpa / sciarpa.
CAMBIO: caRRetto / caSSetto.
VEZZEGGIATIVO: rovo/rovello.
INTARISIO: maTIta ROssa.
INDOVINELLI: il fantasma; il cuore; il latte; la pazienza; il varo; la bandiera.
REBUS: Fa R; esca N; zona TO = fare scanzonato.
REBUS: DIS chimono; A Urali = dischi monoaurali.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) atomo; 5) asso; 9) fiori; 10) orata; 11) ira; 12) ananas; 13) do; 14) cretini; 15) Cairo; 16) ardore; 18) PI; 20) dose; 21) se; 22) Alpi; 24) via; 25) liuto; 26) Fiat; 27) uose; 28) cosmo. **Verticali:** 1) afidi; 2) toro; 3) ora; 4) mi; 5) aratore; 6) sani; 7) stand; 8) oasi; 10) oneroso; 12) arido; 14) cardite; 15) CA; 17) reato; 18) Palù; 19) Ilio; 21) Siam; 23) pus; 24) vis; 26) Fò.

SOLUZIONI DEL PRESENTE NUMERO

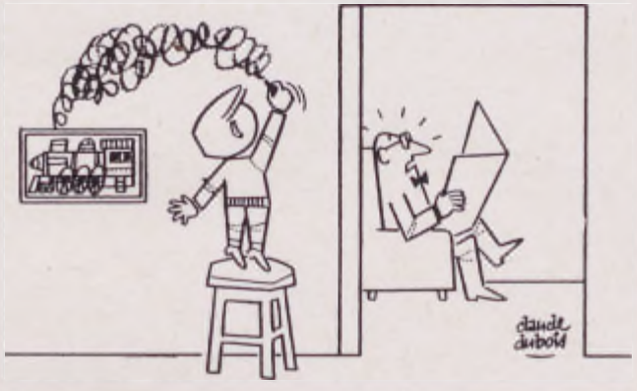
SCIARADA: di sordi nato = disordinato.
INTARSIO: riva/core/struttolente = ricostruttore valente.
ZEPPA: lattante / lat-tante.
SCIARADA: ere-miti.
LUCCHETTO: coSCIA/SCIAlo / colo.
INDOVINELLI: la cresima, le poste.
REBUS: CON trattore; sci SSO = contratto re-sciasso.
REBUS: costi E R; E fra; S taglia TE = costiere frastagliate.
CRUCIVERBA - Orizzontali: 1) Ebro; 4) cavia; 9) Dio; 11) mero; 12) AN; 13) pic; 15 ter; 16) capite; 18) eresia; 20) cronista; 22) omerta; 24) AP; 25) arar; 27) AO; 28) Peone; 30) lard; 32) Ente; 33) Dane. **Verticali:** 1) edace; 2) bina; 3) Ro; 5) AM; 6) vetrata; 7) ire; 8) aorta; 10) riteneve; 13) piromane; 14) Cesira; 17) pero; 19) istria; 21) rape; 23) mode; 25) Pan; 27) era; 29) ot; 31) AN.

REBUS (frase: 3.8.3.3 = 9.8) di Vago

REBUS (frase: 5.1.1.1.3.1.6.2 = 8.12) di Vago

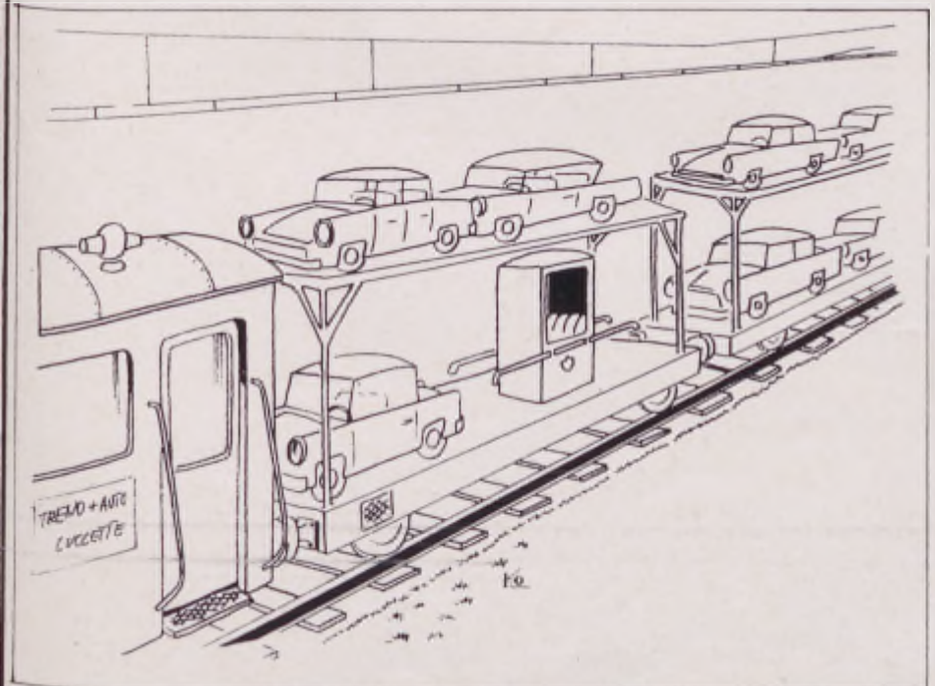


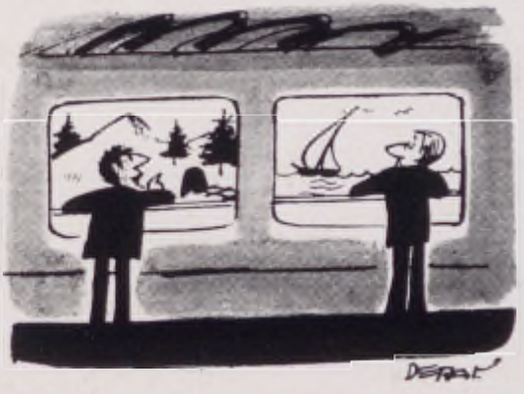
— Ferroviere o no, potevi fare qualcos'altro che un cuore di scambio per eternare il nostro amore!



— Cara, senti anche tu puzzo di fumo?

Indicato dalla freccia un automobilista in « panne » che non sa ancora di esserlo.





— Lei ha anche il secondo canale?

(da « La Vie du Rail »)

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Maggio 1973 N 5

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale. Le lettere non firmate vengono cestinate.

LA NUOVA QUALIFICA

Al periodico « Voci della Rotaia »

io credo e spero di poter avere da codesto autorevole periodico, organo di un sindacato di cui faccio parte da oltre 25 anni, una delucidazione concernente la mia attuale posizione, dato che con la modifica delle qualifiche non sono riuscito da nessuna parte a conoscere la possibilità che ho di conseguire la promozione.

Mi trovo tutt'ora nella posizione di Capo Stazione di 1ª classe e fino a qualche mese fa in forza presso la stazione di Bicocca.

Se non fosse stata soppressa la qualifica di C.S. P.le l'avrei già rivestita da oltre due anni: infatti, sono stato scrutinato per C.S.S.re nell'anno 1970/71, ma purtroppo con la modifica suddescritta, dopo trent'anni di servizio ritorno indietro a Capo Stazione, identica qualifica rivestita anche dai nuovi assunti.

Come disgraziata conseguenza di una malattia sono rimasto ancorato nella bugiarda qualifica che rivesto: infatti nel periodo delle promozioni ho subito un intervento all'occhio sinistro (cataratta), restando fuori servizio per oltre otto mesi. Poi il Servizio Sanitario mi ha assegnato agli uffici in attesa del cambio di qualifica a Segretario.

Desidero conoscere quale sarà la mia prossima posizione nella nuova qualifica al fine di una successiva promozione e se sarà tenuto conto, sia pure parzialmente, dell'anzianità acquisita da Capostazione.

Sebastiano Priocco - *Catania*

● *Lei ha fatto un po' di confusione: « Voci della Rotaia » non è l'organo di un Sindacato ma il Periodico aziendale delle F.S. Ciò premesso. La informiamo che la Sua inidoneità Le dà diritto al cambio di qualifica in una degli uffici, cosa che, come scrive, in effetti sta avvenendo. L'anzianità totale ferroviaria maturata nelle qualifiche dello esercizio non gliela toglie nessuno: la porterà con sé unitamente alla Sua ricca esperienza che Le sarà certamente utile e sarà apprezzata nel nuovo ufficio. Auguri per la salute e buona fortuna per la carriera.*

PENSIONE UNICA

Signor Direttore,

i firmatari della presente insieme a molti altri pensionati hanno già chiesto da tempo, con numerose petizioni inviate alle organizzazioni sindacali, il riconoscimento ai fini di anzianità per la pensione sia degli anni di lavoro prestati in in aziende private, (contributi I.N.P.S.) come già ottenuto dai dipendenti dell'ENEL con legge 1079 del 25-11-71 G.U. n. 320 del 20-12-1971.

Copia delle petizioni su citate sono state spedite a tutti gli On.li Deputati e Senatori della Liguria e di essi fino alla data della presente solo due hanno risposto promettendo il loro interessamento. Nel frattempo siamo venuti a conoscenza di una legge esistente (la legge n. 322/1958) in virtù della quale un dipendente Statale che dovesse passare presso aziende private può chiedere il trasferimento all'INPS dei contributi pensionistici versati allo Stato ché a tempo debito saranno conteggiati per la liquidazione della pensione. I benefici di questa legge non potrebbero essere estesi anche alla nostra categoria?

I Ferrovieri di Savona e Albenga.

● *La questione della unificazione dei servizi resi allo Stato con quelli resi alle dipendenze di privati postula, necessariamente, una unificazione dei regimi previdenziali che oggi, purtroppo, non esiste.*

Diciamo purtroppo in quanto un sistema unico di assicurazione sociale eviterebbe le sperequazioni sia nel regime contributivo che in quello delle erogazioni che spesso fa gridare allo scandalo.

Non è escluso che il sistema della sicurezza sociale — tuttora in corso di assestamento — possa trovare finalmente una matrice comune che realizzi la tanto attesa giustizia pensionistica.

Per quanto attiene alla Legge 322/58 citata nella lettera, spiace dover deludere gli amici che ci hanno scritto. Essa invero, riguarda il « trasferimento » dei servizi resi allo Stato alla assicurazione INPS, ma solo nel caso in cui i servizi stessi — ripetiamo resi allo Stato — siano di durata tale da non consentire l'acquisto del diritto a pensione statale.

Per maggior chiarezza possiamo fare un esempio. Un ferroviere (o uno statale) ha prestato servizio per 8 anni, dopo di che decide di lasciare il servizio. In questo caso, non essendo sufficienti 8 anni per aver diritto alla pensione, all'interessato viene liquidata una indennità per una sola volta, la quale, però, non viene versata al dipendente ma all'INPS dove viene costituita una posizione assicurativa. Se l'importo della indennità è maggiore della spesa occorrente per costituire la posizione assicurativa, la differenza viene corrisposta all'interessato; in caso contrario la differenza viene pagata dall'Azienda.

Se l'Agente assume servizio alle dipendenze di privati, la sua posizione assicurativa è già costituita da 8 anni di marche assicurative; se invece egli passa ad altro impiego statale non si fa luogo al suddetto trasferimento (Stato-INPS), ma il servizio precedente viene riallacciato al secondo senza alcuna operazione contabile.

ESATTA ALLA LIRA, LA BUONUSCITA

Il macchinista a riposo G.P. ci chiede se non siano stati commessi errori nel conteggio della sua indennità di buonuscita.

Si, caro G.P. è proprio di Lire 4.612.469 la « buonuscita » che compete ad un macchinista con « 377 mesi » di servizio che si trova al parametro 235 con 11 scatti. Quindi la somma che Lei ha percepito era quella dovuta.

P.L. PIOGGIA E FREDDO

Cara « Voci »,

chi ti scrive è un Operaio d'Armamento della linea Albacina-Civitanova M. Al primo cantone di questa linea sono assegnati 18 P.L. (su 10 Km. di linea) la maggior parte dei quali manovrati a distanza.

In particolare ve n'è uno molto transitato posto sulla S.S. 485: data la sua posizione in curva a gomito viene spesso urtato e messo fuori uso dagli automezzi in transito. In questi casi deve essere presenziato per 24 ore su 24 e purtroppo sul posto non c'è nemmeno una garritta. Succede così che i miei colleghi devono stare alle intemperie per la durata del loro servizio; e qui d'inverno il termometro scende spesso sotto lo zero.

Perché in tutti questi P.L. manovrati a distanza non esiste una garritta? Potrebbe servire anche per gli Agenti I.E. che spesso devono attendere a lungo, qui al P.L. l'arrivo di un pezzo di ricambio indispensabile per la riparazione da effettuare.

Ieri come oggi l'Operaio d'Armamento deve aspettare sotto la pioggia e al freddo senza neanche poter accendere un piccolo falò perché potrebbe vedersi affibbiato un bel P. 141 (e se dovesse ammalarsi gli verrebbe riconosciuta la causa di servizio?).

Op. Arm. Ferdinando Mezzadri
31 Tr. Macerata

● *Non ci sembra sia necessario commentare o dare pareri. Ci auguriamo solo che la lettera venga letta da chi può fare qualcosa al riguardo (organizzazioni sindacali comprese).*

QUANTI GALLONI?

Cara « Voci »,

in mancanza di una comunicazione ufficiale mi rivolgo a te per sapere come stanno le cose.

L'attuale qualifica di Operaio Specializzato dell'Armamento sostituisce la vecchia qualifica di Caposquadra della linea, il quale per distinzione di grado portava attaccato al berretto un gallone color argento.

L'attuale Operaio Specializzato dell'Armamento quanti galloni deve portare?

Giuseppe Mirabella - Modica

● *Sappiamo che l'ex Capo Squadra della linea ha cambiato soltanto la*

(segue a pag. 26)

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 5 - MAGGIO 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

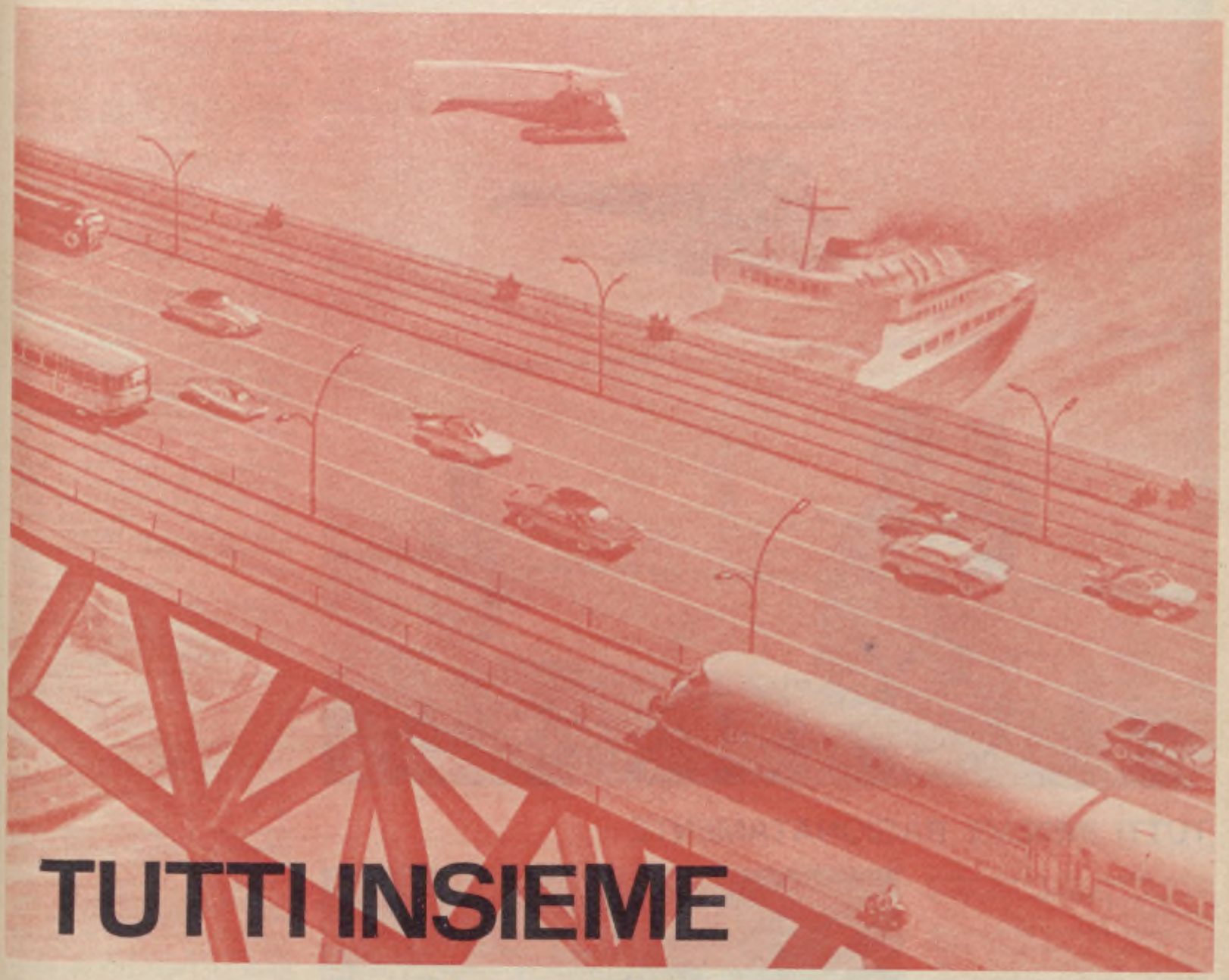
Direttore responsabile: Mario Pellegrino
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

In copertina: Studenti pendolari.



TUTTI INSIEME RAGIONATAMENTE

Si punta finalmente ad un sistema di trasporti integrato nelle sue componenti ed all'insegna del coordinamento e della programmazione

PONIAMO che il signor Rossi, dopo sole otto ore di volo, raggiunga, l'aeroporto di Roma da New York e ne debba poi impiegare circa due (che poi sono un quarto delle otto) per entrare in città. O poniamo che il signor Bianchi, dopo aver coperto in poche ore di treno la parte più impegnativa del viaggio di trasferimento al suo paesello, sia poi costretto ad estenuanti attese o a un lungo trasferimento a piedi per raggiungerlo. O che il signor Neri, sbarcando dalla bella e confortevole nave in un qualsiasi porto, non vi trovi adeguati servizi di assistenza a terra, e non trovi la possibilità di proseguire sollecitamente il viaggio, ove il suo programma lo preveda.

Sono situazioni indubbiamente spiacevoli che, purtroppo, molto di frequente si debbono registrare nel nostro paese; e non pretendiamo certo di averle esaurite con questa sommaria rassegna, ché anzi su troppe disfunzioni potremmo ancora mettere il dito: non ci basterebbe tutto il giornale. Si pensi ad esempio ai mille problemi che si presentano ai pendolari, ai quali otto ore di lavoro costano almeno undici o dodici ore di assenza da casa; o a quelli, sempre più pesanti, che affliggono il traffico nei maggiori centri urbani.

Bisogna uscire da questa sorta di labirinto; e, per uscirne, si impone una politica diversa.

Occorre — dunque — guardare ai problemi dei trasporti con un'ottica nuova: l'ottica del coordinamento e della programmazione. Ma dalle enunciazioni di principio questa ottica deve trasferirsi alle mentalità ed alla pratica operativa.

Deve perciò finire l'epoca delle pressioni campanilistiche, delle spinte settoriali, degli interventi frammentari, che ad altro non possono portare se non ad un sistema scoordinato, cioè a un « non sistema ». In ciò concordano tutti coloro che hanno responsabilità — dirette e non — nel settore dei trasporti.

E' ormai riconosciuta l'importanza del ruolo che un valido sistema di trasporti è deputato a giocare nel moderno contesto sociale, la cui progressiva caratterizzazione indu-

TUTTI INSIEME RAGIONATAMENTE

striale impone, nel settore, scelte tempestive, dinamiche, razionali, di prospettiva.

Ma queste scelte proprio per essere funzionali, impongono quella unitarietà di iniziative che — consentendo l'integrazione dei vari modi di trasporto (auto, treno, aereo, nave) — assicuri anche il coordinamento del sistema sul piano interno e su quello internazionale.

Insufficiente disciplina del mercato dei trasporti e inconsulto sviluppo della motorizzazione privata: ecco due delle principali cause cui la Direzione Generale del Coordinamento imputa la grave crisi strutturale che oggi — in Italia — affligge ormai tutti i settori delle comunicazioni.

E così le ferrovie — sia statali che private — accusano deficit cronici; gli autoservizi di linea non riescono — ormai da anni — ad allineare costi e ricavi; l'autotrasporto di merci accusa una grave depressione; i trasporti urbani si dibattono nelle sabbie mobili della progressiva paralisi del traffico; i trasporti aerei — a causa della inadeguatezza delle infrastrutture, della macroscopica crescita della domanda e della perdurante carenza dei mezzi di assistenza — si trovano a dover fronteggiare una situazione sempre più pesante.

Una matassa ben intricata, come si vede. Ma da che parte cominciare a sbrogliarla?

Una delle prime iniziative assunte dal Ministro Bozzi — è noto — fu pertanto quella di istituire un Comitato di Coordinamento; organismo al quale egli affidò l'esame collegiale dei problemi di comune interesse delle Direzioni Generali del Ministero dei Trasporti, al fine di curare « il più efficace coordinamento fra i diversi sistemi di trasporto che rientrano nella competenza del Ministero » (come si sa, alcune attività di trasporto — vedasi quello marittimo — competono ad altri Ministeri) e di « predisporre i provvedimenti più idonei a realizzare un più consapevole ed armonizzato intervento dell'autorità politica ».

L'On.le Bozzi ha poi preannunciato la creazione di un « Comitato interministeriale per i trasporti » che — nelle intenzioni — dovrà costituire il « vero centro di collegamento tra i vari Ministeri che operano — direttamente o indirettamente — nel settore con quelli che presiedono a settori economici strettamente legati al mondo dei trasporti; con le rappresentanze organizzate degli utenti; con i settori privati che operano nelle varie branche dell'attività di trasporto; con le organizzazioni sindacali dei lavoratori ».

Tra l'altro, al Comitato spetterà una funzione di alta consulenza, che punti « ad una radicale integrazione dei vari sistemi di trasporto e ad un proficuo coordinamento dell'attività generale dello Stato con quella delle Regioni ».

Orbene — nella generale aspettativa — l'attività di questi organismi dovrebbe consentire almeno la correzione delle più macroscopiche distorsioni verificatesi nel settore degli investimenti infrastrutturali rispetto alle indicazioni del piano economico nazionale '62-'70 ed agevolare in misura determinante il raggiungimento degli obbiettivi di fondo della politica dei trasporti del prossimo quinquennio.

Previsti nel nuovo piano economico nazionale, essi consistono, in definitiva: — nell'assicurare una più qualificata partecipazione italiana alle relazioni economiche internazionali, con l'inserimento nei grandi flussi di traffico di Regioni finora emarginate, in specie di quelle meridionali; — nel promuovere l'utilizzazione di tutte le risorse esistenti, integrando i territori meno favoriti con quelli a maggiore potenzialità produttiva; — nel razionalizzare le aree metropolitane già consolidate, dando vita a nuove strutture territoriali ed urbane; — nel favorire l'integrazione fra i vari modi di trasporto, per determinare - migliorando le prestazioni dei diversi mezzi - una apprezzabile economicità complessiva dell'intero sistema.

Un « piano nazionale dei trasporti » — redatto dal nostro Ministero per unificare i criteri di intervento dello Stato e degli altri Enti Pubblici e fornire all'azione dei privati la necessaria base di riferimento — potrà assicurare la realizzazione di obbiettivi di tanto impegno e la determinazione dei mezzi finanziari occorrenti.

Poste queste premesse di carattere generale, cosa si sta facendo e cosa ci si propone di fare nei singoli settori d'intervento?

Lo vedremo insieme nel prossimo numero.

Giuseppe CATANZARITI

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Scatta il 3 giugno

Un orario proteso a Sud

LA PRIMA coppia di treni TEE «Adriatico» in servizio interno, composti con le nuove carrozze tipo « gran conforto » di sola 1ª classe ad aria condizionata, che circoleranno dal 3 giugno fra Milano e Bari al posto degli attuali rapidi R/624 - R/621, si può considerare l'elemento di spicco del nuovo orario, i cui provvedimenti più importanti hanno come denominatore comune il miglioramento delle comunicazioni fra il resto della penisola e il meridione, le cui correnti di traffico sono in continuo aumento.

L'orario del 3 giugno, con l'avviamento a soluzione dei diversi problemi delle comunicazioni fra il mezzogiorno, l'Italia centro settentrionale ed i paesi europei, dove è più forte la nostra corrente di emigranti, costituisce la premessa alla realizzazione di un vasto programma (previsto nel piano poliennale) per l'ammodernamento della rete meridionale.

In questo quadro sono state programmate nuove comunicazioni per e dalla Calabria intese ad iniziare una graduale separazione delle correnti di traffico verso questa regione e la Sicilia.

Si spera così di rendere più agevoli le relazioni per la Sicilia, alleviando gli impegni degli attuali treni a lunghissimo percorso tra le città del Nord e l'Isola, le cui frequentazioni raggiungono per lunghi periodi dell'anno punte notevoli.

Col nuovo orario si è cercato di venire incontro alle esigenze dei « pendolari » con un nuovo incremento dei servizi, compatibilmente con la modesta disponibilità di nuovi mezzi e l'impegno di circolazione già notevole delle linee interessate a tale traffico.

Le nuove carrozze « gran conforto » analoghe a quelle già utilizzate per i treni TEE « Lemano », « Ligure » e « Mediolanum », verranno impiegate su alcune relazioni rapide a lungo percorso e ad elevata frequentazione in sostituzione del materiale ETR che potrà così essere impiegato su altre relazioni servite da elettromotrici, la cui composizione non è più in grado di far fronte alle frequentazioni in continuo aumento.

Il nuovo orario del 3 giugno coinciderà ancora con l'adozione dell'ora legale, che come gli altri anni, ha imposto la messa a punto di due orari sostanzialmente diversi, uno riferito al periodo estivo e l'altro al periodo invernale, per la sola parte della rete F.S. che va dai transiti di frontiera fino alla linea Roma-Ancona inclusa.

Inoltre avremo la novità della nuova numerazione dei treni con la eliminazione delle sigle. Dovremo abituarci a chiamare 574 la « Freccia del Sud » fra la Sicilia e Milano e 904 il treno R30 tra Napoli e Milano: una innovazione imposta dalla procedura della elaborazione elettronica dei dati.

Con la nuova numerazione sarà possibile soddisfare le esigenze del controllo centralizzato dei rotabili ed estendere la teleprenotazione dei posti: inoltre si sono poste le basi per effettuare in futuro, sulla circolazione dei treni, tutti i controlli resi possibili dagli elaboratori elettronici: si potrà ad esempio attuare il controllo in « tempo reale » della circolazione dei treni, o realizzare il comando centralizzato di tutti i treni su una intera linea o su un complesso di linee, affluenti ad uno o più nodi.

Bruno CIRILLO

Il prof. Santoro presidente del Consiglio Superiore A.C.

SU PROPOSTA del Ministro Bozzi, il Capo dello Stato ha conferito al Prof. Francesco Santoro l'incarico di Presidente del Consiglio Superiore dell'Aviazione Civile.

Il Prof. Francesco Santoro, al quale vanno i complimenti e gli auguri di buon lavoro di « Voci », ha ricoperto, com'è noto, importanti incarichi presso il nostro Ministero. Ha diretto, fino al 1962, il Servizio Commerciale e, fino al 1965, il Servizio Affari Generali. Costituitasi nel 1968 la nuova Direzione Generale del Coordinamento, ne ha assunto la dirigenza mantenendola fino al 1971, anno in cui ha lasciato il servizio per assumere, presso l'Università di Trieste, la cattedra di Economia dei Trasporti e la direzione dell'Istituto di Economia.

Il Prof. Santoro è stato anche Capo di Gabinetto del Ministro Scalfaro, dal 1966 al 1968; membro, in rappresentanza del Ministro, del Consiglio Superiore della Marina Mercantile per il quadriennio 1965-1968: Presidente della seconda Commissione U.I.C. (del traffico e delle tariffe) dal 1962 al 1968; supplente del Ministro in seno alla Conferenza dei Ministri dei Trasporti della Comunità Economica Europea. Autore di numerosi studi e articoli di politica ed economia dei trasporti, ha pubblicato anche opere di notevole interesse per dottrina, vastità di trattazione e conoscenza tecnica, tra le quali è particolarmente da citare la più recente ed autorevole: Il « Trattato di Economia dei Trasporti ».

A Savona un nuovo terminale per la cellulosa

NEL PORTO di Savona si è svolta la cerimonia dell'inaugurazione ufficiale del nuovo magazzino merci destinato ai prodotti della foresta, cioè al traffico della cellulosa e della carta. Le possibilità e la versatilità del nuovo terminale — che ha richiesto anche lavori di notevole impegno per il rettilineamento delle banchine ed il potenziamento di sette gru — sono più che sufficientemente espresse da alcuni dati: la opera sorge su un'area di oltre ottomila metri quadrati, ha un fronte di accosto di ben 550 metri, cui possono attraccare contemporaneamente anche tre navi oceaniche, ed il suo costo ha superato i due miliardi.

Il magazzino, a pianta rettangolare, ha una capacità di deposito di 60.000 mc. circa, equivalenti a 25.000 tonnellate di merci; esso è servito da 1.600 metri di linea ferroviaria, di cui 300 al coperto. Questa modernissima infrastruttura rappresenta una logica realizzazione del porto di Savona, che nel traffico della cellulosa ha una sua tradizionale specializzazione merceologica.

Alla inaugurazione erano presenti tutte le autorità cittadine, alcuni parlamentari locali nonché l'ambasciatore di Finlandia a Roma, Jorna Vanamo. Il Direttore Compartimentale di Torino, Ing. Petruzzi, rappresentava la nostra Azienda, sempre assai interessata all'efficienza del porto ligure, come dimostrano i programmi, già in fase di avanzata attuazione, di trasformazione della corrente da alternata a continua sulla linea Torino-Savona e di ammodernamento tecnico dell'importante nodo ferroviario di S. Giuseppe di Cairo. Il Presidente dell'Ente Autonomo del porto di Savona, Comandante Migliorini, ha tenuto un breve discorso per illustrare le caratteristiche dell'opera e per segnalare altre urgenti necessità dello scalo. Gli ha risposto l'On. Luigi Durand De La Penne, Sottosegretario del Ministero della Marina Mercantile, intervenuto in rappresentanza del Ministro. Dopo aver rilevato come il nuovo impianto si inserisca nel programma di specializzazione del sistema marittimo dell'Alto Tirreno, ha assicurato che nel provvedimento di carattere generale, ora allo studio per risolvere i problemi degli enti portuali, le esigenze primarie di Savona e del suo hinterland saranno tenute nel debito conto.

Renzo MARELLO

Nelle foto: in alto il nuovo terminale al centro della banchina; sotto, interno del magazzino riservato al traffico della cellulosa e della carta.

In Europa tariffe in movimento

MENTRE in Italia le nostre tariffe ferroviarie non hanno superato il livello raggiunto nel lontano 1961 (e questo mentre nel nostro Paese si registra un aumento generale dei prezzi) in diverse Reti ferroviarie europee comprese e non nell'area comunitaria, si sono avuti invece numerosi casi di « ritocchi tariffari » più o meno vistosi.

E' il caso delle Ferrovie Britanniche che hanno aumentato le tariffe viaggiatori, relative ai percorsi interni, di percentuali variabili che si aggirano mediamente intorno al sette per cento. Anche le Ferrovie Danesi hanno apportato ritocchi in aumento delle loro tariffe viaggiatori nella misura del 9%. L'Amministrazione ferroviaria della Finlandia ha aumentato del 9,5% circa le tariffe che riguardano il trasporto delle persone e dell'11% circa quelle relative al trasporto dei bagagli. Le Ferrovie Francesi poi hanno istituito una tassa fissa che si applicherà per ogni registrazione di bagagli, sia per quelli diretti in Francia che per quelli in transito per la Francia con destinazione Gran Bretagna; questa tassa, che è dell'ordine di circa 800 lire, si riscuoterà in aggiunta alle altre tasse di trasporto.

Dal canto suo la Germania Federale ha operato una completa ristrutturazione delle tariffe viaggiatori, aumentando del 6% il prezzo base chilometrico per la seconda classe, eliminando la degressività per i viaggi di corsa semplice e riducendola per quelli di andata e ritorno; è stato altresì modificato il rapporto tra le classi variando l'ampiezza delle « zone di distanza ». Da questa ristrutturazione scaturiscono elementi di entità molto variabile, ma in media sensibili che sulle lunghe distanze raggiungono il 33% per la prima classe e il 25% per la seconda. Infine, le Ferrovie Jugoslave hanno maggiorato le tariffe viaggiatori e bagagli del 15% circa.

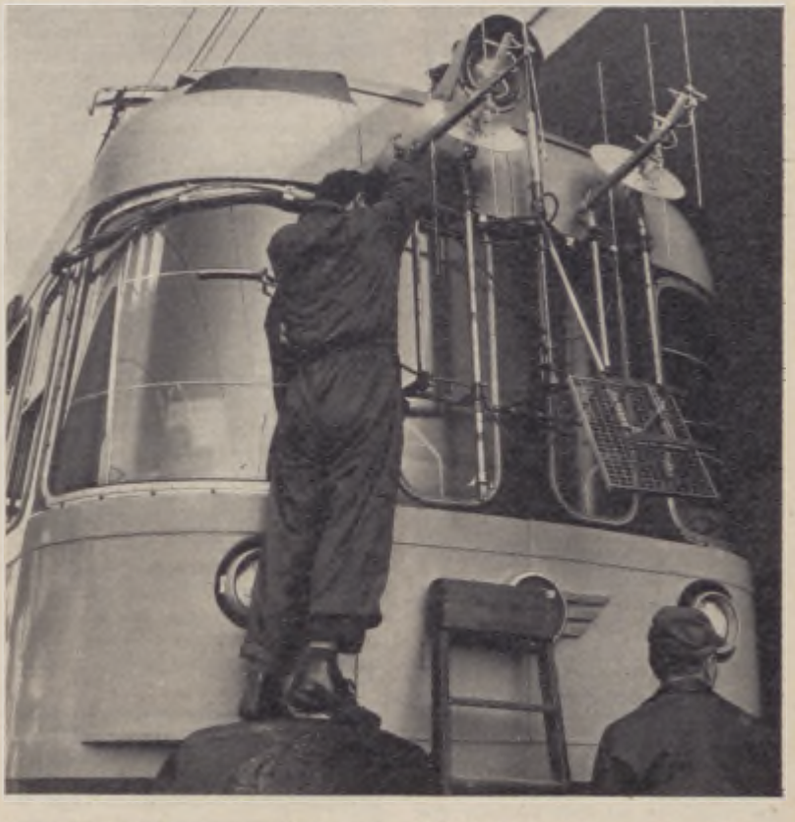
Ovviamente queste variazioni tariffarie, anche se riguardano i percorsi all'interno dei singoli Paesi interessati, si ripercuotono sulla tariffa comune internazionale provocando problemi di notevole difficoltà anche sul piano pratico. Perciò, nell'ambito dell'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.) si cerca di arrivare ad uno snellimento e ad una semplificazione delle procedure che riguardano questo delicato e difficile settore, sia per rendere più facile il compito del personale addetto, sia nell'interesse del viaggiatore. Gli studi e le ricerche attualmente in corso tendono infatti a stabilire una tariffa ferroviaria europea per i viaggiatori, per i collegamenti internazionali, che si basi principalmente su criteri di uniformità e, dal punto di vista tecnico, su segmenti chilometrici. Tutti i dettagli di queste importanti questioni, che sono in trattazione da parte di un apposito gruppo di lavoro del quale, tra le altre, fanno parte le Amministrazioni ferroviarie italiane, francesi e tedesche, saranno presi in esame e discussi dalla « Commissione Commerciale » dell'U.I.C. a Bergen in Norvegia nel corso di una riunione che avrà luogo nei primi giorni di luglio. Se la relazione del gruppo di lavoro otterrà il parere favorevole della Commissione verrà inviata per l'approvazione al « Comitato di Gerenza », che riunisce i Direttori Generali delle Ferrovie aderenti all'Unione Internazionale.

Sempre nel settore delle tariffe internazionali, è prevista a Parigi per il prossimo mese di giugno una riunione della « Commissione Commerciale » del Pool europeo dei servizi internazionali delle carrozze con letti. Scopo di questa riunione sarà l'esame e l'istituzione di una « tariffa notte » che consenta una radicale trasformazione degli attuali criteri tariffari che sono basati sulle distanze e non sul percorso notturno.

La speciale combinazione denominata « Inter-Rail » sarà confermata anche per il corrente anno, durante il periodo dal primo maggio al 31 ottobre. Si tratta di una particolare facilitazione a favore dei giovani che è stata inaugurata nel 1972 in occasione del cinquantenario dell'Unione Internazionale delle Ferrovie. Anche per l'anno in corso la facilitazione consiste in una speciale tessera della validità di un mese che può essere venduta ai giovani che ancora non abbiano compiuto il ventunesimo anno; la tessera consente l'acquisto di biglietti di seconda classe con la riduzione del 50% su tutti i percorsi della ferrovia che ha rilasciato la tessera stessa, nonché la circolazione gratuita — sempre in seconda classe — sulle reti ferroviarie di tutte le altre Amministrazioni che aderiscono all'iniziativa. Le Ferrovie che attualmente hanno accettato la facilitazione sono 24; la tessera « Inter-Rail » viene venduta in Italia al prezzo di lire 42.000.

Marcello PIZZUTI

Telefoneremo dal treno via radio?



LA POSSIBILITA' di modificare radicalmente il sistema di comunicazione telefonica treno-terra è allo studio delle FS, che intendono estendere i collegamenti telefonici attualmente in corso sulla Roma-Napoli. Alcuni esperimenti in tal senso, cominceranno salvo imprevisti prima della fine dell'anno sulla Milano-Torino, cioè sulla linea dove, in un secondo tempo, verrebbe inaugurato il nuovo tipo di collegamento.

Ma vediamo di che si tratta. In pratica, il segnale, anziché essere convogliato — come avviene attualmente — tramite il pantografo, attraverso la linea di contatto, verrebbe irradiato per mezzo di una antenna, captato da altra antenna installata in un punto fisso e ricevuto da una centrale. Il supporto trasmissivo sarebbe, cioè, lo spazio, così come avviene per il servizio radiomobile.

Anche se i particolari tecnici devono logicamente essere approfonditi, appare certo che la conversazione avverrà a mezzo telefono e che sarà possibile non soltanto chiamare dal treno, ma pure ricevere telefonate in treno.

Prosegue intanto l'attività per la estensione del servizio telefonico per i passeggeri con l'attuale sistema. Entro il 1974 si prevede che sarà possibile telefonare durante il viaggio sulla linea Roma-Milano, tramite un nuovo centralino da crearsi a Firenze, in aggiunta a quello di Roma, in attività per le chiamate lungo la Roma-Napoli. Successivamente, il servizio verrà esteso alla Torino-Genova-Roma.

S. A.

Nomine alla CIT

IL BILANCIO della CIT al 31 dicembre 1972 è stato approvato il 19 aprile scorso dall'Assemblea Ordinaria annuale degli azionisti della Compagnia. Dopo aver constatato il favorevole andamento dell'esercizio appena chiuso, l'Assemblea ha proceduto alla nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione per il triennio 1973-1975, nonché del Collegio Sindacale.

Il Consiglio di Amministrazione è così composto: Walter Panicelli, Sandro Sorbelli, Pietro Battara, Fernando Targia, Giulio Chiarugi, Giorgio De Mercanti, Danilo Marchione, Arduino Montecalvo, Gioacchino Pittorino, Aldo Amerio, Felice Salivetto, Ugo Cutolo, Franco Della Rosa, Mario Miniaci, Mattia Fasulo, Oliviero Ognibene, Antonio Michelagnoli, Fernando Santella.

Il Collegio Sindacale è composto da Dino Cecchi (Presidente), Alfonso Corbo, Enrico Trigiani, Carlo Rolandi e Augusto Salvati. Sindaci supplenti: Vincenzo Scarciglia ed Edmondo Di Vincenzo.

La prima riunione del nuovo Consiglio d'Amministrazione ha avuto luogo il 27 aprile per la nomina delle cariche sociali. Il Dr. Panicelli è stato confermato Presidente, il Dr. Targia è stato nominato Vice Presidente.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Aumentati i pendolari a Roma

L'ANDAMENTO del traffico pendolare per ferrovia che interessa Roma ha registrato negli ultimi tempi una netta tendenza all'aumento in quanto si sono andate sempre più accentuando le difficoltà di penetrazione e di sosta dei mezzi privati nell'ambito cittadino. Anche la frequentazione dei servizi urbani, assicurati dalle FS con 40 collegamenti giornalieri sulla linea tra La Storta e Roma Tiburtina, è passata dalle 1.200 unità del 1970 alle 3.400 del 1972. Solo nello scorso anno nel settore degli abbonamenti ferroviari per il traffico riguardante la Capitale è stato registrato un incremento di oltre l'11 per cento rispetto al 1970.

Analizzando le componenti di questo vasto movimento di viaggiatori si rileva che la corrente pendolare affluente a Roma dal Sud è nettamente preponderante, raggiungendo circa il 45 per cento del totale. Una notevole aliquota di tali utenti proviene da località estreme del basso Lazio, come Cassino, Fondi, Ceccano, Formia e Priverno, ed è quindi costretta a tempi di percorso ferroviario che possono anche superare le quattro ore giornaliere. Tutto ciò rappresenta un problema di ordine sociale che, anche se ha componenti di varia natura, può trovare una soluzione sia pure parziale grazie a un sistema di trasporti più efficiente e rapido.

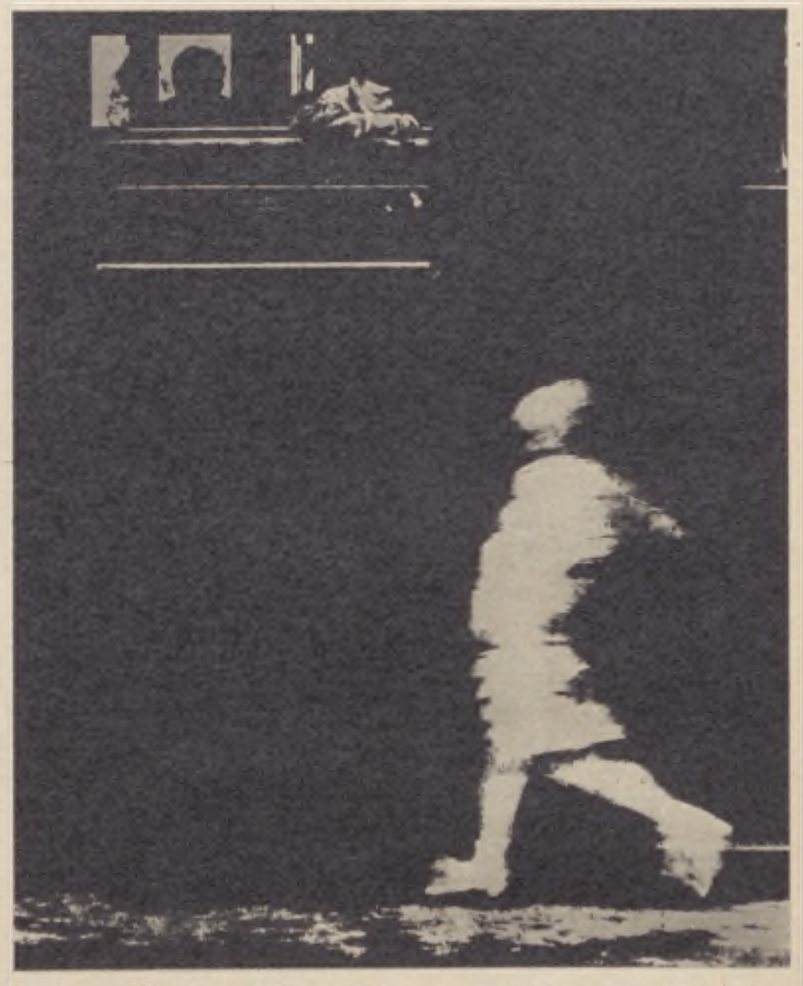
Ecco perché da parte della nostra Azienda si ritiene necessario provvedere al quadruplicamento del tronco Ciampino-Roma Casilina per le provenienze da Cassino, Frascati, Velletri e Albano. Invece le esigenze dei pendolari che provengono da Formia e da Nettuno potrebbero essere fronteggiate realizzando un tratto di linea a doppio binario tra le stazioni di Campoleone (linea Roma-Formia-Napoli) e di Pavona (linea Roma-Velletri), nonché il raddoppio tra Pavona e Ciampino.

Comunque, l'intero traffico pendolare che interessa il nodo ferroviario di Roma è stato preso in esame dall'Azienda che ha già stabilito o ha in corso di esame tutta una serie di provvedimenti intesi a garantire un movimento intenso e soprattutto regolare.

L'estensione della attuale linea di cintura fino alle stazioni di Maccarese e di Roma Smistamento ed un suo allacciamento, nei pressi della stazione di San Pietro, alla linea Roma-Viterbo, nonché il suo raddoppio nel tratto tra La Sorta e Trastevere, consentirà una intensificazione dei servizi pendolari tra Viterbo e Roma e tra Fiumicino e Roma e dei servizi urbani tra La Storta e Roma Tiburtina.

Infine, il quadruplicamento del tronco tra Settebagni e Chiusi sul tracciato della direttissima Roma-Firenze e la realizzazione della linea Settebagni-Roma Smistamento-Roma Tiburtina, permetteranno di soddisfare pienamente le esigenze dei pendolari affluenti dalla linea di Chiusi, da quella Orte-Ancona e dalle stazioni della linea di Viterbo.

MAPI



Il bilancio dell'INT

SI E' CHIUSO con una perdita di tre miliardi e 361 milioni di lire il bilancio 1972 dell'INT, approvato alla fine di aprile dall'Assemblea degli Azionisti dell'Istituto.

La relazione che lo accompagnava, analizzando le cause dell'andamento sfavorevole, le addebita in primo luogo all'avversa congiuntura economica, che ha colpito in particolar modo i settori industriali dai quali deriva la quasi totalità dei traffici che interessano l'INT. Il tonnellaggio trasportato dall'Istituto Nazionale Trasporti è diminuito del 6,9% rispetto al 1971, ma la relazione sottolinea che sono stati il traffico in transito (14%) e quello apportato dai privati concessionari (7,47%) a mancare, mentre il traffico di diretta acquisizione è diminuito soltanto dell'1,4%. La relazione mette poi in risalto che, tuttavia, la causa di gran lunga maggiore del disavanzo deriva dalle croniche condizioni deficitarie in cui si svolgono gli autoservizi in concessione affidati all'Istituto per ragioni politico-sociali e il cui esercizio esula dall'oggetto statutario della Società. La perdita per ogni autobus-km percorso supera ormai le cento lire, pur in una gestione che ha visto aumentare la produttività per addetto (misurata in autobus-km percorsi nell'anno) del 2,6%. In queste condizioni, sottolinea la relazione, è indispensabile che l'INT venga sollevato dalla gestione degli autoservizi di linea, passati alla competenza delle Regioni, ed è per tali motivi che il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto ha deciso di non svolgere questi autoservizi dal primo luglio prossimo, attendendosi che per quella data le Regioni abbiano definito il nuovo assetto di gestione dei servizi, in modo che ne sia assicurata la continuità e ne sia preservato il livello di occupazione.

Nonostante l'avversa congiuntura, rileva la relazione, i prodotti del settore merci sono aumentati del 17% e quelli del settore viaggiatori del 2,16. Il costo del lavoro per addetto, benché il 1972 non sia stato anno di rinnovo contrattuale, è aumentato del 13,5%, mentre l'occupazione dipendente è rimasta sostanzialmente invariata. Nel settore merci, il fatturato per addetto è aumentato dell'8,2%. Per le difficili condizioni economiche della Società, nel 1972 sono rimasti stagnanti gli investimenti. Il bilancio patrimoniale presenta tuttavia un favorevole rapporto fra ammortamenti e immobilizzazioni tecniche lorde, i primi avendo ormai raggiunto il 52,4% dei beni patrimoniali. Anche gli accantonamenti per i fondi di liquidazione si presentano perfettamente regolari, nonostante la forte incidenza derivante dalle lievitazioni retributive e dai miglioramenti delle condizioni normative.

La relazione conclude sottolineando che le perdite accumulate hanno superato il terzo del capitale sociale. Pertanto è stato messo a punto un programma di risanamento della gestione che, passando per la svalutazione e il parziale reintegro del capitale sociale, nonché per la soppressione degli autoservizi, consenta all'Istituto di sviluppare la sua presenza nel settore merci, in conformità ai suoi compiti statutari che ne fanno uno strumento delle Ferrovie dello Stato attraverso una adeguata politica di investimenti e la ristrutturazione dei servizi.

Salvatore ASCENZI

BINARI NEL MONDO

ARGENTINA

Pavimentazione in calcestruzzo per i P.L.

Con l'aumento del traffico automobilistico e il conseguente espandersi della rete viaria, anche in Argentina è sorto il problema dell'attraversamento con passaggi a livello delle linee ferroviarie. Nello studiare la situazione si è dovuto tenere conto delle vibrazioni prodotte dal passaggio dei treni, vibrazioni capaci di provocare danni a qualsiasi pavimentazione, nonché dell'eventuale rimozione della stessa nel caso di lavori alla infrastruttura ferroviaria.
La scelta è pertanto caduta su una pavimentazione con lastre in cemento armato che, oltre a possedere la durata e la resistenza proprie di questo materiale, hanno il vantaggio di poter essere rimosse rapidamente e con il minimo danno nel caso di lavori alla strada ferrata o al ballast.
Sono state impiegate lastre di tre tipi e misure: una centrale di 1.74x 0,85 m; 2 interne di 1.74x0,35 m e due esterne di uguale misura.
Tali lastre sono tutte in cemento armato con spessore di cm. 14,7 e resistenza a compressione di 300 Kg/cm2; i ferri di armatura hanno 12 mm. di diametro e le staffe, di 6 mm. di diametro, distano 15 cm. l'una dall'altra.
I bordi superiori delle lastre sono circondati da un ferro angolare 25x 25x6 mm. ancorato ad una staffa annegata nel calcestruzzo. Tra lo strato di base e le lastre di pavimentazione è stata posta una piastra rigata in gomma. I bulloni di collegamento tra le lastre hanno diametro 25 mm. e lunghezza 17,8 cm. e sono stati sistemati in tubi di 60 mm. di diametro, annegati nel calcestruzzo.
Le Ferrovie Argentine hanno in progetto l'utilizzazione di questo tipo di pavimentazione per altri importanti passaggi a livello.

BRASILE

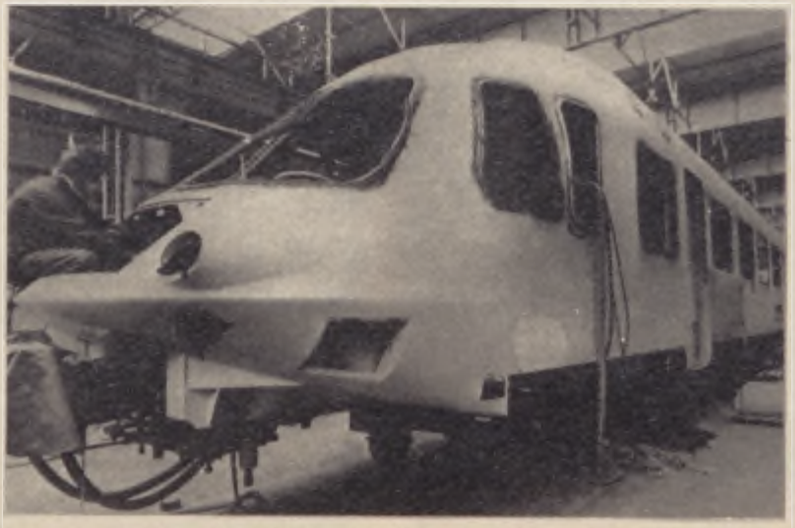
Una ferrovia superveloce

In Brasile un gruppo di studiosi sta progettando un nuovo tipo di ferrovia super veloce che si presti alle esigenze di quel Paese il cui territorio è immenso. Questo treno ha già un nome: TALAV (treno aerodinamico leggero ad alta velocità) ed è stato realizzato in forma sperimentale con un modello di grandezza pari alla metà di quello che sarà il vero convoglio. Il TALAV è mosso da due motori a reazione.

FINLANDIA

Estesi i trasporti « Interfrigo »

La Società « Interfrigo » ha stipulato un contratto con le Ferrovie dello Stato Finlandesi per la rappresentanza del traffico in arrivo e partenza dalla Finlandia.
Questo nuovo accordo di collaborazione faciliterà soprattutto lo sviluppo del traffico combinato mare-terra, in special modo sulla comunicazione Helsinki-Lubeck, per i trasporti con trans-containers frigoriferi.
L'« Interfrigo » viene così ad essere rappresentata in 24 nazioni che coprono quasi totalmente l'Europa.



Il « Jumbo » della rotaia.

GERMANIA

Cabine con doccia sulle carrozze-letto

La Deutsche Schlafwagen Gesellschaft metterà in circolazione sulla rete delle D.B., entro il prossimo agosto, 40 carrozze-letto comprendenti cabine con doccia.
L'utilizzazione della cabina è gratuita, e la prenotazione si fa presso il conduttore della carrozza. Dieci carrozze di questo tipo sono già in circolazione. In realtà l'esperimento durava già da tempo, cioè sin dal 1971, anno in cui fu immessa in servizio la prima carrozza con docce.
L'esperienza ha così insegnato che circa un viaggiatore su cinque utilizza la doccia e l'occupa per un periodo che non supera mai, o quasi, i 10 minuti. Da ciò è risultata la necessità delle prenotazioni onde evitare la fila davanti alle cabine ed avere così la possibilità di disporre della doccia ad un ora precisa.

Consegna bagagli a domicilio

Le ferrovie federali tedesche per evitare ai viaggiatori il trasporto personale di bagagli pesanti hanno istituito un servizio di consegna dei bagagli a domicilio in 391 località (tutti i centri turistici). Basta una telefonata e il bagaglio viene ritirato o consegnato al domicilio del viaggiatore. Nei prossimi mesi questo servizio, che sta incontrando il favore del pubblico, sarà esteso ad altre località sino a comprendere in pratica tutti i centri grandi e medi della Germania occidentale.

Alla fine del montaggio il « Jumbo della rotaia »

Una nuova sagoma di treno farà tra breve la sua apparizione sulla rete ferroviaria tedesca. Si tratta, dello elettrotreno — soprannominato « Il Jumbo della rotaia » — ET 403 della DB che è — come si vede nella foto — nella fase finale di montaggio e le prime prove del prototipo cominceranno subito appena uscirà dalla officina a Salzgitter.
La velocità del « Jumbo » supererà i 200 Km.h, le particolarità costruttive consentiranno di affrontare le curve ad una velocità notevolmente superiore alla normale senza diminuire il comfort dei viaggiatori.
Il mezzo è anche equipaggiato con un sistema di comando automatico, che migliora sensibilmente la sicurezza di marcia. Infine il comfort interno è stato particolarmente curato sì da poter essere considerato di gran classe e rispondente all'originalità dell'aspetto esteriore del treno, che avrà tra l'altro un vivace colore arancione.

JUGOSLAVIA

La nuova stazione di Belgrado

Da mezzo secolo i belgradesi sognano una nuova stazione ferroviaria. In effetti l'attuale stazione da molto tempo non è più adatta al traffico. Costruita nel secolo scorso su un'area denominata « Venezia » in una zona paludosa prosciugata, essa è ormai vecchia e inadeguata alle esigenze attuali: essendo a fondo di sacco costringe i treni a retrocessioni che causano perdite di tempo; i suoi binari di ricevimento sono troppo corti e la zona non può essere ampliata poiché è limitata da una parte dalla riva della Sava e dall'altra da un'importante strada di comunicazione.
Dopo discussioni che hanno avuto la durata di anni, il Consiglio municipale della Capitale, ha deciso di costruire una nuova stazione viaggiatori che sarà installata nel quartiere di Prokop. Avrà una superficie di 24.000 mq., dieci binari con marciapiedi e potrà accogliere fino a 270 coppie di treni al giorno. In prossimità di questa stazione saranno costruiti una autostazione, un terminal aereo, una banca, un ufficio postale, tre grandi alberghi, un parcheggio per 2.000 autovetture, un grande magazzino, un cinema e vari negozi.

POLONIA

Potenziato il servizio containers

Il centro di smistamento trasporti ferroviari con containers di Gdynia vedrà aumentare la sua potenzialità. Per il 1975 è previsto un « trattamento » annuale di oltre 620 mila tonnellate di merci: cifra che dovrà arrivare al milione nel 1980.
Contemporaneamente sono anche iniziati i lavori di potenziamento dei centri-containers di Gdansk e Swinovjscie.

STATI UNITI

Il lungo viaggio ferroviario dell'albero della Casa Bianca

Natale è ormai lontano ma solo ora si è appreso un curioso particolare: il grandioso albero natalizio che è stato piantato dinanzi alla Casa Bianca di Washington è stato trasferito dalle foreste dello Wyoming fino alla capitale federale in treno. Si tratta di un abete lungo 21 metri che è stato trasportato su un carro pianale da 26 m. attraverso tre reti americane: sulle linee della « Union Pacific » da Cheyenne (Wyoming) a Fremont (Nebraska), da qui a Chicago su quelle della « North Western » e da lì a destinazione sulle linee della « Chesne ».

U.R.S.S.

In piena lavorazione la nuova linea di Tynda

Proseguono a gran ritmo i lavori — iniziati lo scorso autunno — per la costruzione della nuova linea che si dirama dalla « Transiberiana » e che, lunga 180 Km. in direzione Nord, la unirà alla importante città di Tynda: collegando così la grande arteria siberiana con una zona dalle imponenti ricchezze naturali. In seguito questa linea sarà prolungata sino alla regione mineraria dello Jakoutin. La costruzione della linea prevede la messa in opera di 137 ponti ed il volume degli sbancamenti supererà i 6 milioni di metri cubi di terra.

Spuntare le punte del traffico

VACANZE FLESSIBILI

E' questa la nuova formula allo studio di grandi complessi industriali. Il punto di vista della Fiat

I PRODUTTORI di creme abbronzanti si stanno fregando le mani. Stando alle previsioni degli ineffabili compilatori delle « cartine del tempo » la prossima estate sarà una vera estate. Sole sfolgorante, quasi canicolare; mare calmo, ancorché inquinato; « boom » della nautica da diporto, IVA inclusa. Tutti via dalle città, verso il mare, i monti, la collina. Il problema sarà quello di arrivarci.

Le strade si riempiranno ben presto di macchine incolonnate a passo d'uomo sotto la canicola, i treni saranno gremiti fino all'inverosimile, le stazioni affollate, tutto sarà difficile. Leggeremo sui giornali del « caos », dell'« inferno sulle strade e sui treni », e la televisione ci mostrerà le ormai consuete immagini della folla che straripa un po' dovunque. Tutto questo accadrà anche se, sommando le esperienze dello scorso anno a quelle precedenti, analizzando statistiche e previsioni, gli esperti hanno preparato programmi tecnicamente perfetti.

Per la strada ha pensato a tutto la polizia: verremo tempestivamente informati degli ingorghi e ci verranno indicati gli itinerari attraverso i quali giungere indenni a destinazione. Il programma per il rinforzo ai principali treni, per l'effettuazione dei bis, degli ante, dei sussidiari, degli straordinari è già pronto in ogni suo dettaglio. Siamo, sulla carta, pronti a ricevere le migliaia e migliaia di turisti che in quei pochi giorni a cavallo tra luglio e ferragosto si dirigono a sud, ad est, ovunque sia possibile dimenticare le catene di montaggio, il bancone di vendita, lo sportello delle assicurate, il capufficio.

Ma ad un certo punto tutto il dispositivo salterà, perché?... I motivi si sapranno più tardi: l'eccezionale afflusso, la particolarità della stagione, mille altre ragioni, una più valida dell'altra; quello che conta è che avremo tutti incontrato difficoltà nel muoverci, ancora una volta le nostre vacanze saranno state angustiate da mille imprevisti.

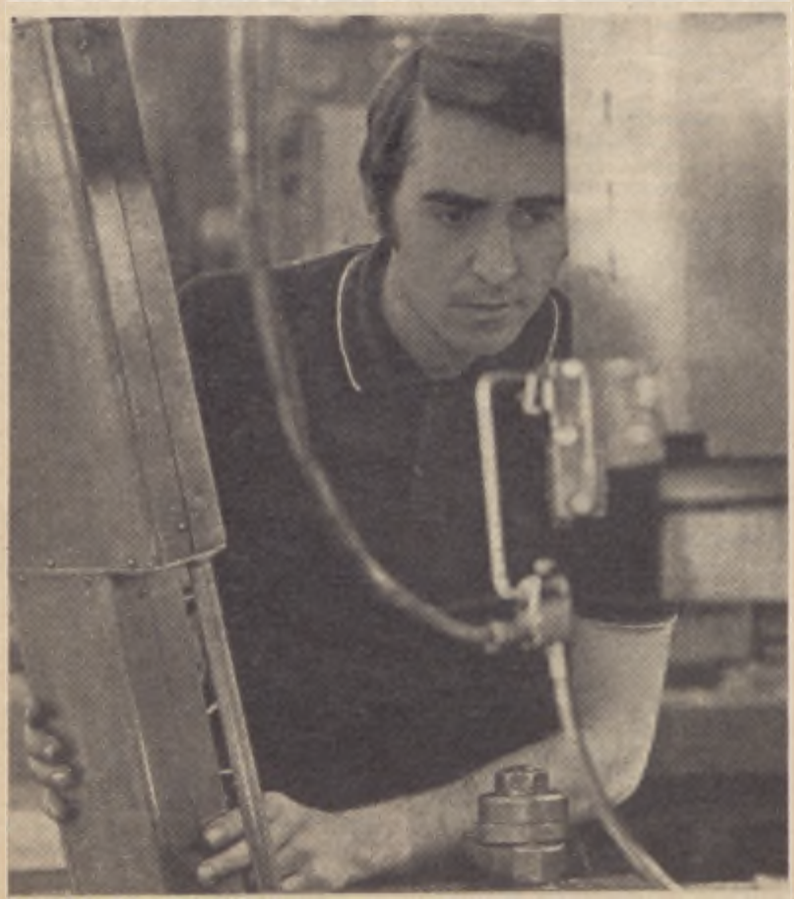
Che i programmi siano stati accuratamente predisposti ne abbiamo avuto conferma qui a Chiasso; il collega delle ferrovie svizzere e quello italiano con i quali ci siamo soffermati a parlare delle « punte del traffico », ce ne hanno mostrato copia. Nelle scorse settimane — ci hanno detto — si sono riuniti a Domodossola esperti di tutte le reti interessate al grande esodo estivo; una commissione di tecnici altamente qualificati che hanno stilato uno schema di programma ove è stata prevista ogni evenienza, ove non dovrebbe esserci spazio per l'anormalità. Su un grande prospetto sono indicati i treni da effettuare, quelli da rinforzare, le carrozze da aggiungere, i giorni in cui deve avvenire tale rinforzo, chi dovrà fornire le carrozze necessarie, quale dovrà essere l'itinerario per il ritorno dei vuoti.

Ma noi siamo certi che al momento giusto il fiume di turisti romperà gli argini: i treni cominceranno a maturare ritardi per « incarrozzamento viaggiatori », quegli stessi viaggiatori che magari hanno tentato l'avventura su strada e ne sono stati respinti dal muro di lamiere arroventate. Verranno a mancare le prime coincidenze, le carrozze giungeranno in ritardo all'appuntamento con i treni da rinforzare e così i ritardi si sommeranno ai ritardi ed i disagi ai disagi.

A Chiasso quello che accade da noi, intendiamo dire quello che solitamente vediamo nei giorni di punta sulle strade e nelle stazioni, viene appena avvertito. Qualche indicazione la fornisce l'arrivo in ritardo dei treni e però gli svizzeri riescono a sopperire all'inconveniente del mancato ritorno delle carrozze prelevandone altre dal loro parco di riserva.

Per il sig. Robbiani, Primo Aggiunto dell'Ispettore Dirigente la stazione di Chiasso SBB, è incomprensibile come in quei giorni molti treni nella direzione sud-nord viaggino vuoti. Su quei treni ci sono tanti posti disponibili perché noi non riusciamo ad organizzare meglio le nostre vacanze, perché vogliamo andare in ferie tutti in quello stesso famoso periodo « caldo », questo è il punto!

La prima nota positiva ce la fornisce, però, il nostro Delegato, così si chiama il Capo Stazione Titolare di Chiasso F.S., il signor Martinetto: da qualche tempo il flusso degli emigranti che nel periodo estivo



rientra in Italia è diminuito. Si sta verificando uno strano fenomeno, che certamente con l'andare del tempo tenderà ad assumere proporzioni rilevanti. Sono i congiunti dell'emigrante a mettersi in viaggio, a recarsi per le ferie sul luogo di lavoro del loro familiare: a lungo andare il nostro lavoratore all'estero si è integrato nella nazione che lo ospita, o forse si è stancato di compiere ogni anno la stessa periodica migrazione verso il luogo di origine. Si tratta di un fenomeno recente che assume aspetto di maggiore consistenza nel periodo invernale, tanto che durante le vacanze di Natale le tradotte di ritorno vengono sempre più utilizzate.

Una conferma di quello che ha detto il signor Martinetto l'abbiamo avuta in viaggio, parlando con due giovani di Canicattì che tornavano in Sicilia per motivi di famiglia. Essi consideravano questo viaggio una breve parentesi ed avevano già programmato, per la prossima estate, le ferie nel nord d'Europa. « D'altra parte — ha sottolineato il più grande dei due — a Canicattì non abbiamo ormai più amici e, come sentite, abbiamo addirittura difficoltà ad esprimerci in italiano ».

I vecchi invece continuano a tornare in paese, specialmente d'estate, perché? La risposta ce l'ha fornita un emigrante che da anni risiede in Germania, dalle parti di Augsburg, anche egli in treno con noi: « D'estate cade la festa del Santo Patrono di Bovino ed io non ci voglio mancare per tutto l'oro del mondo! ».

I colleghi di Chiasso sono dunque ottimisti, l'eco di quello che accade da noi giunge smorzata, il flusso degli emigranti che vengono in vacanza sembra avviarsi ad una compensazione con quello dei familiari che compiono il percorso inverso, gli stranieri non pongono problemi perché per essi tutte le stagioni sono buone, sanno scegliere con cura il periodo di minor affollamento

Nelle foto delle due pagine, alcuni momenti della giornata di lavoro negli stabilimenti Fiat.

VACANZE FLESSIBILI

ma noi non riusciamo a condividere il loro ottimismo. Specialmente dopo che abbiamo letto sull'« Illustrato Fiat », il periodico aziendale della Fiat, che per quest'anno la chiusura degli stabilimenti avverrà nell'ultimo sabato di luglio e terminerà il lunedì immediatamente successivo al ferragosto. Questo significa che proprio nel periodo « caldo » per le strade e per le ferrovie, partiranno da Torino 130.000 dipendenti della più grande fabbrica italiana e con essi coloro che lavorano in tutte le altre aziende collegate, sparse un po' dovunque nella stessa Torino e nel nord d'Italia. Non ci sono dubbi in proposito: quel sabato saranno tutti in strada o sui treni, tutti si lasceranno alle spalle la città deserta.

Alla Fiat che cosa ne dicono? Quali sono le prospettive future? Il problema è mai stato preso in esame? Ne parliamo con il dott. Cardano, Capo della Direzione dei Servizi del Personale, il quale ci assicura che la Dirigenza Aziendale ha da tempo al vaglio in tutti i suoi aspetti la situazione delle ferie. Il problema delle « vacanze flessibili », come si vede ha già un nome appropriato, dicono, non è solo della Fiat e non è determinato solamente dalla concentrazione in pochi stabilimenti di una gran massa di lavoratori.

Innanzi tutto perché in Italia scegliamo proprio quei due mesi per andare in vacanza? Per prima cosa è la scuola che condiziona la scelta della maggior parte degli italiani; tutti sono più o meno legati al problema scolastico, gli alunni, i familiari, gli insegnanti e tante altre attività collaterali. Inoltre quei due mesi sono i più caldi dell'anno, sono quelli che invogliano gli italiani a mettersi in viaggio, a muoversi, ad allontanarsi dalla città.

Andare quindi in vacanza tutti più o meno nello stesso periodo è diventata quasi una necessità: ci si ritrova in paese, sui luoghi di villeggiatura, si incontrano vecchi amici, si vedono i parenti, si stabiliscono per qualche giorno nuovi modi di vivere ai quali la città ci aveva disabituato. E' difficile rompere con una consuetudine ormai radicata, interrompere una catena di interessi che si è venuta a formare intorno a questo fenomeno; occorrerà molta pazienza ed una profonda azione persuasiva.

Alla Fiat quindi debbono tener conto di questa scelta che opera la maggior parte degli italiani, al momento in cui vengono fissati i turni di chiusura degli stabilimenti. I dipendenti sono mediamente giovani, per la maggior parte hanno figli in età scolastica, sono inoltre legati alle ferie di altri congiunti impiegati nella stessa azienda o in altre fabbriche che qui a Torino sono più o meno collegate con l'attività della Fiat. Le « vacanze flessibili », dovrebbero venir ripartite in quei due mesi, ma anche così comporterebbero una serie di problemi organizzativi e tecnici ai quali è molto difficile dare una soluzione. La Fiat rappresenta la nostra maggiore concentrazione industriale a carattere omogeneo e quindi non è possibile applicarvi esperienze positive di altre aziende. La Montedison, per esempio, ha un numero di dipendenti pressoché uguale, ma ripartiti in vari stabilimenti aventi tutti caratteristiche diverse situati un po' dovunque in Italia.

Abbiamo chiesto quali difficoltà ci fossero ad alternare, almeno nei due mesi estivi, la produzione delle catene di montaggio, in modo da concedere le ferie a gruppi di dipendenti: una domanda da profani, ma che ci è stata proposta ogni volta che abbiamo parlato di punte di traffico.

Ci è stato spiegato che le catene di montaggio dipendono, per il rifornimento dei semi lavorati, da una unità che non può lavorare a ritmo ridotto. Sono tanti i motivi tecnici e organizzativi che impediscono questo frazionamento di chiusura per cui del problema o di una soluzione in tal senso se ne potrà parlare quando si potrà ristrutturare tutta l'azienda.

Non dobbiamo dimenticare infine che la concentrazione in un breve periodo dell'anno delle ferie determina un onere a tutta la comunità: le ferrovie ad esempio, sono costrette ad un lavoro eccezionale, debbono costituirsi scorte di materiale rotabile che per molti altri mesi resta inoperoso; sulla strada si ha una mobilitazione generale delle forze dell'ordine e di tutto un costoso apparato di assistenza. Si tratta quindi, dicono alla Fiat, di un problema anche politico, un problema che va oltre la competenza dell'Azienda e che potrebbe trovare una sede migliore per un esame approfondito nelle stesse regioni.

La Fiat ha intensificato in questi ultimi tempi il programma di investimenti per la costruzione di stabilimenti nel sud d'Italia. A parte ogni altra considerazione, per quel che ci riguarda si tratta di iniziative che contribuiscono ad alleggerire la situazione del traffico. Gli spostamenti di massa per questi insediamenti industriali al sud sono ridotti al minimo, perché per la maggior parte la manodopera viene reclutata sul posto.

E', almeno per ora, l'unico contributo della Fiat alla soluzione del problema delle « punte del traffico », di più non è davvero possibile chiederle.

R. FUSCO e V. SERMARINI

FLASH
Notizie in breve

PRESENTATO ALL'U.I.C. il rapporto tecnico del gruppo di lavoro per la linea « corretta » da Verona a Monaco di Baviera. Secondo il progetto la linea sarà più corta di una settantina di chilometri e i treni più veloci potranno percorrerla in circa tre ore. La quota del valico che attualmente è di 1500 metri scenderà a 700. Si calcola che la progettazione esecutiva impegnerà due anni mentre ne saranno necessari da otto a dieci per la realizzazione.

Con la presentazione del rapporto tecnico del Brennero l'U.I.C. è in possesso delle prime relazioni concernenti l'ossatura fondamentale della futura rete ferroviaria europea il cui sviluppo dovrebbe raggiungere i 37.000 chilometri e che sarà impostata su raddoppi e quadruplicamenti di binario con la conseguente possibilità di separare i traffici più veloci da quelli più lenti.

120 KM ORARI è la velocità su tratte parziali che il treno-container Dunkerque-Parigi-Milano Rogoredo, riesce a raggiungere. Con la eliminazione della strettoia tra Salbertrand e Chiomonte, di 24 chilometri, la velocità commerciale del convoglio verrà notevolmente aumentata. La linea di Modane sta acquistando, per quanto concerne il trasporto delle merci, sempre maggiore importanza: dal 1970 è stato calcolato che l'incremento del traffico si aggira sul 10% annuo.

LE TARIFFE DEI W.L. non potranno essere modificate più di una volta l'anno: lo ha deciso la commissione commerciale del Pool Europeo, il quale ha anche stabilito che eventuali variazioni dovranno dipendere dai risultati di gestione e dalla situazione di mercato. La cifra di affari complessiva della Compagnia dei W.L. durante l'anno 1972 ammonta a quattro miliardi e 375 milioni di franchi belgi, con un aumento rispetto all'anno precedente del 13,6% per il settore ferroviario e del 5,8% per quello alberghiero e della ristorazione. Le vendite, in generale, sono aumentate di circa il 7%, raggiungendo la cifra di dieci miliardi e 345 milioni di franchi belgi. Nel 1972 i viaggiatori trasportati in carrozza letto sono stati due milioni e 626 mila, con un aumento, rispetto l'anno precedente del 3,4%.

200 MILA METRI QUADRATI a disposizione del terminal per container delle Puglie a Bari. L'area è stata messa a disposizione dal comune di Bari mediante una variante del Piano regolatore. Il terminale disporrà di una gru a portale a dieci vie e la posa di binari in prossimità della gru consentirà la celere formazione di treni completi. Completeranno le attrezzature magazzini con piani caricatori accostati, ma separati, ferroviari e stradali, centri doganali, piazzali di deposito per container normali e frigorifero.

CARROZZE DIRETTE circoleranno a partire dal due giugno tra Milano e Roccella Jonica, via Lamezia Catanzaro, realizzando così un collegamento diretto tra Milano ed il versante jonico della Calabria. Altra novità del nuovo orario è quella del direttissimo Milano-Salerno il quale percorrerà la via di Cassino in modo da realizzare un collegamento tra Milano e l'entroterra campano.

COMPRIAMO PIU' AUTO CHE GIORNALI

SPIRA ARIA di crisi sui quotidiani italiani; folate di bufera investono anche le testate più autorevoli, penetrano nelle redazioni più chiuse, scompaginano i ponderosi articoli di fondo, i « reportages » dall'Estremo Oriente modellati sullo stile di Malraux, gli eleganti elzeviri alla Cecchi che si librano nell'aria come gabbiani e vanno a sbattere le ali sulle soprattende di velluto cremisi. Intanto dal soffitto cadono pezzetti di stucco con tonfi leggeri; oscillano i lampadari « liberty »; franano sul pavimento i dagherrotipi di Giolitti e di Sonnino custoditi in cima ai vecchi armadi. I « padri nobili » del giornalismo politico abituati a cercare in Sorel le fonti della loro ispirazione; i tenori un po' rochi della terza pagina letteraria si alzano sgomenti dalle loro scrivanie chippendale e si domandano se la nave affonda davvero. No, meglio sperare che non sia ancora la fine; e se le carte traballano e i lampadari oscillano, forse la colpa è delle rotative che negli scantinati del vetusto palazzone, sede del giornale, hanno intonato il loro canto notturno. Un canto destinato però a concludersi assai prima dell'alba. E' inutile stampare tante copie se poi non si vendono e tornano indietro nei pacchi della « resa », i « morti del giorno prima », che uomini indifferenti con la faccia da monatti scaricano dai grigi furgoni.

La disaffezione dei lettori, il male antico dei quotidiani italiani, è venuto aggravandosi in questi ultimi tempi in maniera preoccupante; e intanto i costi di produzione salgono alle stelle, e s'assottigliano i proventi della pubblicità, la bramata cornucopia contesa da troppe mani adunche.

L'Italia che, per densità di popolazione, è al terzo posto in Europa e al settimo posto per il numero dei quotidiani, precipita bruscamente al ventesimo per la percentuale dei lettori. Su 54 milioni di abitanti non si vendono neanche 5 milioni di quotidiani. Eppure gli italiani adulti sono 33 milioni; il numero dei laureati e diplomati delle scuole medie inferiori o superiori sfiora gli 8 milioni; coloro che hanno compiuto le scuole dell'obbligo sono 30 milioni; più di mezzo milione di giovani sono iscritti alle Università; l'analfabetismo è pressoché inesistente. Cinque milioni di lettori, una cifra che attesta come nel nostro Paese ci sono (terribile primato) più proprietari d'automobili che lettori di quotidiani. Le autovetture in circolazione ascendono infatti a circa dieci milioni; ciò permette di stabilire un rapporto un po' allucinante: ci sono due macchine per ogni copia di giornale venduta. Oggi in Italia escono circa ottanta quotidiani; almeno tre o quattro sono di livello internazionale, dispongono di uno « staff » redazionale eccellente e s'avvalgono di collaboratori esterni di gran nome. Hanno creato rubriche speciali, supplementi artistici e letterari, fermo restando il prezzo di vendita che è l'equivalente di sette sigarette non extralusso. Eppure siamo inchiodati a cinque milioni di lettori. Inoltre, parecchi di coloro che tutte le mattine versano il tributo delle novanta lirette, lo fanno obbedendo più che altro ad un riflesso condizionato (un po' la tazzetta mattutina di caffè e la prima sigaretta), ma dedicano poi al foglio prescelto un'occhiata sommaria e distratta. L'« acquirente » non s'identifica sempre e in ogni caso con il « lettore »; e chi compera il giornale senza leggerlo è candidato ad ingrossare le legioni dei possessori d'automobile che tirano dritto davanti alle edicole. Se è vero, come diceva Hegel, che la lettura del giornale è la preghiera laica del mattino, bisognerà concluderne che da noi la coscienza politica e civica è molto in ribasso. Le cause di questa non lusinghiera situazione sono parecchie, ma le fondamentali possono essere ricercate nell'antiquata struttura tec-

nico - organizzativa dei quotidiani (tanto all'interno del processo produttivo che nella rete esterna di distribuzione) e nel linguaggio non sempre accessibile di alcuni giornalisti.

Cominceremo dalla prima delle due cause, per soffermarci poi sulla seconda.

Per ragioni complesse che sarebbe lungo sviscerare qui, le moderne tecniche dell'automazione sono rimaste quasi del tutto estranee all'editoria a ciclo giornaliero, segnandone la stasi proprio negli anni in cui il progresso tecnico delle pubblicazioni in rotocalco e soprattutto l'avvento dei « mass-media » audiovisivi invitavano il pubblico ad un dialogo di tipo nuovo. Illuminante il confronto con la stampa quotidiana d'Oltre Atlantico dove invece l'ammodernamento tecnologico è un fatto ormai compiuto in tutti i settori del giornale, dalla tipografia, all'archivio, alla distribuzione. In tipografia prevale la fotocomposizione che elimina le operazioni di « messa a capo » e « a giustezza » con forte risparmio di tempo; l'automazione dell'archivio consente il reperimento rapido di una larga messe di dati e d'informazioni sui temi più disparati. Vantaggi non meno consistenti assicura l'impiego degli elaboratori nel settore della pubblicità (controllata elettronicamente dal momento dell'acquisizione dell'annuncio fino alla stampa dello stesso) e nell'organizzazione della diffusione. Al « Washington Daily News », il giornale del pomeriggio formato tabloid più venduto nella capitale americana, la distribuzione automatizzata realizza una preziosa intesa uomo-macchina. Il sistema elettronico collega la sala rotative, il reparto confezione pacchi e quello della spedizione coordinando le successive fasi lavorative su nastro e istradando i pacchi già chiusi in cellophane verso le piattaforme esterne dove sono in attesa i camion col motore acceso, pronti a scattar via. Centoquaranta autocarri, centoquaranta autisti, dai riflessi svegli, la grinta dura, i cosiddetti « capidistretto », tutti stipendiatissimi. Quaranta fanno il giro delle edicole, cento consegnano i pacchi a squadre di ragazzi, segugi veloci che corrono nel dedalo delle strade, prendono d'assalto gli ascensori dei grattacieli, e recano il giornale agli abbonati, porta per porta, uno squillo di campanello e via. Il «Washington Daily News» può contare sulla collaborazione di 3800 ragazzi, quasi tutti studenti che guadagnano dai 10 ai 25 dollari la settimana, lavorando un'ora il giorno. Per i « boys » americani, questo lavoro non è umiliante; ne comprendono anzi l'utilità e il valore: sui banchi di scuola hanno imparato a familiarizzarsi col giornale, l'amico di tutti i giorni, dal quale si può anche dissentire, ma che non è lecito ignorare se si vogliono tenere gli occhi aperti. L'alleanza stampa-scuola, sia detto incidentalmente, è operante non solo in America ma anche in Svezia, in Danimarca, in Giappone, in Olanda, in Belgio: da noi siamo ancora fermi alle enunciazioni di principio. Un esercito di ben 4 mila ragazzi, retribuiti a percentuale, si allinea sotto le bandiere del « Miami-Herald » che vende già 400 mila copie il giorno, ma non rinuncia a programmi di potenziamento che prevedono, fra l'altro, l'istituzione di un incaricato della distribuzione in ogni fabbricato. Gli editori americani hanno rifiutato da tempo la dispendiosa megalomania della diffusione a larghissimo raggio, preferendo puntare su una penetrazione capillare, martellante, puntuale, su aree geografiche relativamente limitate. Lo stesso « New-York Times », il più noto ed autorevole dei giornali d'Oltre Atlantico (850 mila copie il giorno, la domenica 1 milione e quattrocentomila), è in pratica un foglio della grande New-York e sobborghi. E' possibile trovarlo anche a Miami o a Los Angeles, ma è una presenza di prestigio. A parte la minuziosa cura dedicata agli abbonati (deprimente il confronto con la situazione italiana dove il cronico disservizio postale causa ritardi e disguidi intollerabili), esistono in America anche numerosissimi punti di vendita per i quotidiani: edicole, negozi d'ogni genere, grandi magazzini, distributori automatici. I giornali occhieggiano un po' da per tutto, invitano il passante, lo chiamano con i loro titoli e le loro fotografie. Da noi invece vengono ingabbiati dentro le edicole, in base a discutibili concezioni protezionistiche che fanno degli edicolanti una corporazione chiusa. E anche la figura dello « strillone » è sparita da un pezzo dalle nostre città. A Milano con 1 milione e 800 mila abitanti i punti di vendita sono cinquecento; a Washington con un milione di abitanti, i punti di vendita sono quattromila. E' appena necessario notare come qualsiasi miglioramento tecnologico all'interno del ciclo di produzione perda d'efficacia e di significato se non è accompagnato dal contemporaneo ammodernamento della rete di distribuzione esterna. Un quotidiano italiano, « La Stampa », ha adottato da qualche mese, come è noto, un'importante innovazione che si avvale dei moderni strumenti di telecomunicazione. L'edizione preparata a Torino viene teletrasmessa alla redazione dell'Italia centro-meridionale che la riproduce per proprio conto. In tal modo, il foglio piemontese può essere in edicola alle sei del mattino, tanto a Torino che a Roma. Un progresso decisivo che tuttavia risulta depotenziato proprio dalla limitatezza e dalla sclerosi della rete tradizionale di distribuzione e di vendita.

Se il discorso sulle nuove tecnologie applicate all'editoria quotidiana può essere condotto in maniera abbastanza concreta, in termini di esperienze e di risultati, di costi e di ricavi, assai più complesso, problematico, opinabile, appare il discorso sul linguaggio dei giornali italiani. La questione, che coinvolge rilevanti aspetti politici, culturali, sociali e di costume, può essere attaccata da diversi punti, giungendo a conclusioni non sempre univoche; non saremo certo noi a pretendere di poter dire parole definitive e da tutti accettabili.

Cominciamo intanto con una constatazione. Cent'anni fa, come attesta autorevolmente Tullio De Mauro, soltanto il due per cento della popolazione era in grado di comprendere ed usare l'italiano; il 98 per cento si serviva dei dialetti nativi. Oggi la percentuale di popolazione condannata al monolinguismo regionale non è superiore al 15 per cento. La nostra non è più una lingua da usare in maniera monocorde (sui toni gravi e solenni del trombone, tanto cari ai retori nostrani), ma può essere utilizzata in modo semplice, duttile, su un registro colloquiale e popolare che non si degradi tuttavia al dialetto. Nonostante ciò, il dialogo con i let-

COMPRIAMO PIU' AUTO CHE GIORNALI

tori non risulta semplificato; anzi, in alcuni casi, ai giornali italiani si rimprovera l'uso di un linguaggio enigmatico, per pochi iniziati. Un linguaggio limitativo, specialistico, non adatto alla massaia, al pensionato, al lattivendolo, che sono poi i lettori più importanti da raggiungere. A parte certe esercitazioni elzeviristiche chiaramente riservate agli « addetti ai lavori », il massimo dell'incomunicabilità si registrerebbe nella cronaca politica, anche se i giornalisti, non a torto, scaricano l'accusa sugli uomini politici italiani abituati a rilasciare oracoli polivalenti, materia di studio per i crittografi. Se poi il giornalista, ragionando con la testa, tenta d'«incastrare» il politico con un'interpretazione troppo precisa ed impegnativa, ecco allora intervenire il portavoce, ufficiale o ufficioso, a ridimensionare la portata della dichiarazione. Ma che cos'è e come nasce il gergo dei giornali? E i neologismi chi l'inventa? Uno scrittore d'avanguardia, Beniamino Dal Fabbro, ha immaginato in un suo libro questa storia. Un linotipista, accortosi di aver sbagliato nella composizione e dovendo arrivare al termine della riga, fa scorrere il dito sulla prima fila dei tasti della lynotipe: vien fuori « e-t-a-o-i-n ». La strana parola s'incasella fra le altre e l'indomani il lettore scoprirà che il ministro Etaoin ha detto in un discorso ufficiale etaoin, suscitando il plauso dei presenti. Etaoin è uno dei tanti neologismi, privi di senso, che pure stanno lì stampati e c'intimoriscono, perché noi siamo portati a pensare che un qualche significato debbano pur averlo. A parte i romanzi, l'ipotesi più fondata è che l'attuale scrittura giornalistica nasca dalla confluenza di diversi gerghi, politico, burocratico, economico, tecnico; tuttavia essa assurge ad una funzione autonoma nel processo di riformulazione inteso a collegare e rendere vendibili prodotti eterogenei. Questa impostazione la ritroviamo anche in un recentissimo saggio di Maurizio Dardano « Il linguaggio dei giornali italiani » (Laterza, edit.). Scrive in proposito il Dardano: « nelle redazioni di alcuni giornali stranieri si affrontano concretamente problemi linguistici: quale forma dare al periodo per renderlo più perspicuo; quali parole si devono usare nei diversi settori del quotidiano; con quali perifrasi vanno illustrati termini tecnici o forestierismi necessari al contesto, ma ignoti al lettore medio. Di tali problemi non si occupano molto coloro che scrivono nei nostri quotidiani, nei quali non raramente appaiono scelte linguistiche incongrue, tecnicismi esibiti con ostentazione o assunti frettolosamente da ambienti particolari, senza alcun chiarimento ». Si potrà essere o no d'accordo, ma prima d'ogni altra cosa va ricordata (e qui siamo veramente al cuore del problema) la stretta correlazione esistente fra contenuto e forma. Anche il Dardano sottolinea adeguatamente questo aspetto: « ...il quotidiano di oggi è un sistema di contenuti e di forme tra loro correlati, tali che non si possono studiare isolatamente. La presenza di un'équipe direttiva si avverte innanzi tutto nel fatto che le notizie sono selezionate e disposte secondo un'ideologia e un programma prestabiliti ». Il Dardano ha centrato l'esame su un avvenimento politico di rilievo che, a suo giudizio, gli offriva le maggiori possibilità d'indagine e di esemplificazione: il discorso di Breznev in occasione delle manifestazioni moscovite in onore di Lenin (aprile 1970), mettendo a confronto il resoconto che di tale avvenimento hanno dato sei quotidiani italiani di diversa tendenza, dall'« Unità » al « Tempo ». Un'analisi serrata e rigorosa che, utilizzando il metodo contenutistico alla Berelson, intende accertare la funzione connotativa del messaggio giornalistico, andando oltre i limiti dello stesso contenutismo il quale prescinde dalle intenzioni latenti che il testo può esprimere. Non occorre seguire l'autore (non sarebbe questa la sede più appropriata) su un terreno irto di tecnicismo; ci limitiamo a dire che l'analisi comparativa dei sei quotidiani (condotta attraverso la potente lente d'ingrandimento del Dardano) evidenzia il forte condizionamento, l'accentuata « manipolazione » che ogni quotidiano ha impresso, secondo la propria ideologia, al resoconto del discorso del « leader » russo. Se la memoria non c'inganna, qualche anno fa Franco Nasi in un suo libro (« Il peso della carta ») volle mettere a confronto, sul tema della morte di Garibaldi, il « Secolo », progressista, e la «Perseveranza», giornale della destra liberale. Analogo confronto, il Nasi istituì fra i due quotidiani ora menzionati e « Il Corriere della Sera», prescegliendo quale oggetto la cronaca del processo contro il generale Baratieri, lo sconfitto di Adua. Allora come oggi, le notizie subivano un accentuato condizionamento ideologico anche se assai diversi erano i criteri di rivolgersi al pubblico dei lettori. Il parallelo, d'altronde occasionale, fra il libro del Nasi e il saggio del Dardano s'arresta qui, perché sarebbe impossibile confrontare due opere talmente diverse nell'impostazione e nei risultati. Nella prima circolava un'aria di « divertissement », di erudita curiosità cronistica e storica che è del tutto assente dalla seconda. L'analisi del Dardano è così meticolosa, si svolge su tanti piani e si spinge in tante direzioni da legittimare, più che il dubbio, il convincimento che l'autore sia andato ben oltre le intenzioni dei giornalisti, vedendo riposti significati anche laddove non ci sono. Dopo tutto un quotidiano si fa « a caldo », nel giro di poche ore, sotto l'assillo della fretta, ed è materialmente impossibile che l'équipe redazionale riesca a premeditare tutte le raffinate « manipolazioni » che il Dardano ritiene di scoprire, soppesando sillaba dopo sillaba col bilancino dello speziale. Ciò non significa disconoscere minimamente la costante riformulazione che tutti i quotidiani (secondo il proprio orientamento ideologico) applicano alla notizia, insieme con la tendenza a far prevalere il commento sull'esposizione dei fatti. Giunti a questo punto, quale potrebbe essere la conclusione? Premiare con la medaglia d'oro i « furbi » che hanno capito tutto e non leggono i quotidiani? Eh no, signori, andiamoci piano. Prima di sottoscrivere questa conclusione, cerchiamo di riorganizzare le idee, magari schematicamente e semplificando al massimo. Nessun giornale può sottrarsi all'interpretazione dei fatti, per la semplice ragione che il pensiero dell'uomo è principalmente interpretazione dei fatti e confronto delle diverse possibili interpretazioni. Se così non fosse tutti gli uomini dovrebbero pensare e dire le stesse cose. Ogni valutazione è degna di stima e può recare un utile contributo, se nasce dall'onesto convincimento interiore di chi la esprime e non da premeditata consapevole deformazione. Da ciò deriva che una stampa « obiettiva » è un'astrazione, un « non senso »; mentre una stampa indipendente animata da convincimenti liberi ed onesti (seppur divergenti) è la pietra di paragone di una società veramente democratica. Fermo restando quanto abbiamo detto circa l'inevitabile condizionamento che ogni giornale opera sulle notizie, sono possibili differenziazioni e gradazioni. La riprova si ha confrontando giornali di partito e giornali d'informazione. I primi non fanno distinzione tra fatti e commento, anzi attribuiscono al commento uno spazio soverchiante. I secondi (o almeno i migliori) si soffermano prima a riferire i fatti, riservandosi poi il commento. Nei giornali di partito non c'è posto per giornalisti e scrittori che non siano allineati con le ideologie della testata. I giornali d'informazione s'avvalgono di collaboratori esterni di varia estrazione ideologica, offrendo così ai lettori un ventaglio abbastanza ampio di opinioni.

In definitiva pur con tutti i difetti e le limitazioni della stampa, di ieri e di oggi, ci sembra di poter dire che hanno torto sia coloro che rifiutano di leggere, sospettando in ogni riga la turlupinatura, sia coloro che assorbono passivamente il messaggio impresso su fogli di carta che costano novanta lire.

Lettore ideale è colui che si pone in rapporto dialettico col giornale e sa trarre da ciò che legge convincimenti e valutazioni autonome.

Marcello BUZZOLI

DA OSLO A FLAM E BERGEN CON LE NSB

SCRIVE Gordon Young a proposito della Norvegia in « The Viking Lands » (Londra 1948): « in questo bel paese di montagne e di fiordi non ci si stupisce di non trovare un maggior numero di ferrovie, ma del fatto stesso di trovarne! Se si osservano le enormi pareti rocciose attraverso le quali le ferrovie debbono aprirsi un passaggio si ha l'impressione che qualunque altro popolo meno intraprendente di quello norvegese avrebbe rinunciato a costruirvi ferrovie di qualunque genere. E tuttavia i binari sono lì, e i treni vi corrono, anche nel cuore dell'inverno, con l'aiuto di potenti spartineve e protezioni di legno lungo le linee, che impediscono alla neve di accumularvisi ».

In effetti, nonostante le grandi difficoltà naturali derivanti dalle caratteristiche geografiche del paese, coperto in gran parte da montagne e solcato da frequenti e profondi fiordi, e le sfavorevoli condizioni dell'ambiente, caratterizzato durante i mesi invernali da bassissime temperature e dalla progressiva riduzione delle ore di luce nelle zone settentrionali, la Norvegia dispone di una rete ferroviaria di 4242 chilometri, di cui 2269 esercitati con trazione elettrica.

Tale infrastruttura, al servizio di una popolazione di circa 4.500.000 abitanti, colloca il paese al secondo posto in Europa, dopo la vicina Svezia, nel rapporto tra chilometri di linee e numero di abitanti.

La spina dorsale della rete norvegese è la Oslo-Bergen, interamente elettrificata nel 1964, che collega la capitale, che sorge in fondo al fiordo omonimo, a circa 100 km dal mare aperto, nel cuore del paese, con la seconda città norvegese, coprendo un percorso di 470 km di eccezionale interesse ambientale e turistico.

La linea fu inaugurata il 1° dicembre 1909 dal re Haakon VII, e costituisce tuttora l'unica via di comunicazione aperta tutto l'anno tra l'Est e l'Ovest della Norvegia.

Nel corso di un confortevole viaggio su moderne carrozze con poltrone reclinabili, impianto di radiodiffusione e cortesissime hostess, le NSB offrono su questa linea all'incredulo viaggiatore proveniente dall'Europa centro-meridionale sovrapopolata, la vista di un « altro mondo ».

Le linde stazioncine di legno, circondate da poche case, costituiscono le uniche testimonianze della presenza dell'uomo in un ambiente dove la natura è ancora intatta, e si alternano alla vista fiordi e montagne, le cui cime sono spesso coperte di neve e ghiacciai eterni.

La linea culmina a Taugevatn, a 1301 metri sul mare, quota che può apparire modesta in confronto a quelle raggiunte da talune ferrovie della Svizzera o dell'America del Nord, ma che è ragguardevole se si considera la latitudine di quelle regioni. Per circa 100 km, infatti, ad ovest di Ustaoset, la linea corre al disopra del limite superiore della vegetazione, su un altopiano battuto dai venti dove non cresce una foglia.

Lungo il percorso si incontrano 28 chilometri di gallerie artificiali, realizzate talvolta in legno, per proteggere la linea dalle valanghe ed assicurare la circolazione dei treni nell'intero arco dell'anno.

La neve infatti è il grande problema delle Ferrovie Norvegesi ed a Finse si trova un vero e proprio quartier generale della lotta contro la neve, con squadre pronte ad intervenire tutto l'anno che provvedono, durante la breve estate scandinava, alla manutenzione delle opere di protezione dalla neve.

In prossimità di Myrdal, nei brevi tratti allo scoperto tra una galleria e l'altra, si può ammirare il maestoso paesaggio della valle di Flam, delimitata da alte montagne le cui cime sono coperte da nevi eterne. Questa valle è percorsa da una diramazione della ferrovia di Bergen che, con un ardito tracciato di 20 chilometri, di cui circa un terzo in galleria, collega Myrdal, a 867 metri di quota, a Flam, sulle rive dell'Aurlandsfjord, un braccio del Sognefjord, il fiordo più lungo della Norvegia (circa 180 km).

La Flamsbana presenta la pendenza più elevata della rete norvegese (55‰) ed è caratterizzata da numerose opere d'arte. I treni la percorrono in 45 minuti, effettuando brevi fermate per consentire ai viaggiatori di ammirare uno dei paesaggi più notevoli della Norvegia occidentale. Nel tratto iniziale, dopo Myrdal, la linea corre in galleria artificiale quasi parallela a quella di Bergen, e dopo Vatnahalsen essa offre una stupenda vista sulla valle di Flam. Successivamente il treno percorre una galleria elicoidale e ripidi tornanti per portarsi al livello del mare, lasciando scorgere, tra l'altro, la vecchia strada realizzata nel 1895-1896 per trasportare i materiali provenienti via mare e necessari per la costruzione della Oslo-Bergen.

I treni elettrici della Flamsbana

Sopra, a Finse sulla linea di Bergen. Sotto, un treno delle NSB sempre su quella linea. Sotto il titolo, una hostess delle NSB fornisce informazioni ai viaggiatori su un treno turistico.

che servono un pubblico prevalentemente turistico, sono in coincidenza a Myrdal con i treni della Oslo-Bergen ed a Flam con i battelli del servizio costiero.

La linea di Bergen viene percorsa in circa 8 ore e, durante la stagione estiva, è servita da una coppia di treni turistici con orario comprendente una sosta di circa un'ora a Finse, per dare ai viaggiatori la possibilità di consumare il pranzo in un caratteristico locale nordico e di ammirare uno stupendo paesaggio. Il tracciato presenta, in circa 470 km, ben 200 gallerie e 300 ponti.

La galleria di Gravehals, con i suoi 5311 metri, è stata per molto tempo la più lunga dell'Europa del nord, ed è stata solo recentemente superata da quella sotto il monte Ulriken, tra Arna e Bergen, e da quella di Kvineshei (m 9064) nella Norvegia del sud, tra Kristiansand e Stavanger.

Le NSB sono impegnate, come le altre aziende ferroviarie europee, in un'opera di rinnovamento che ha tra i principali obbiettivi l'ammodernamento dei mezzi e degli impianti, l'estensione della trazione elettrica, il risanamento del bilancio e l'automazione.

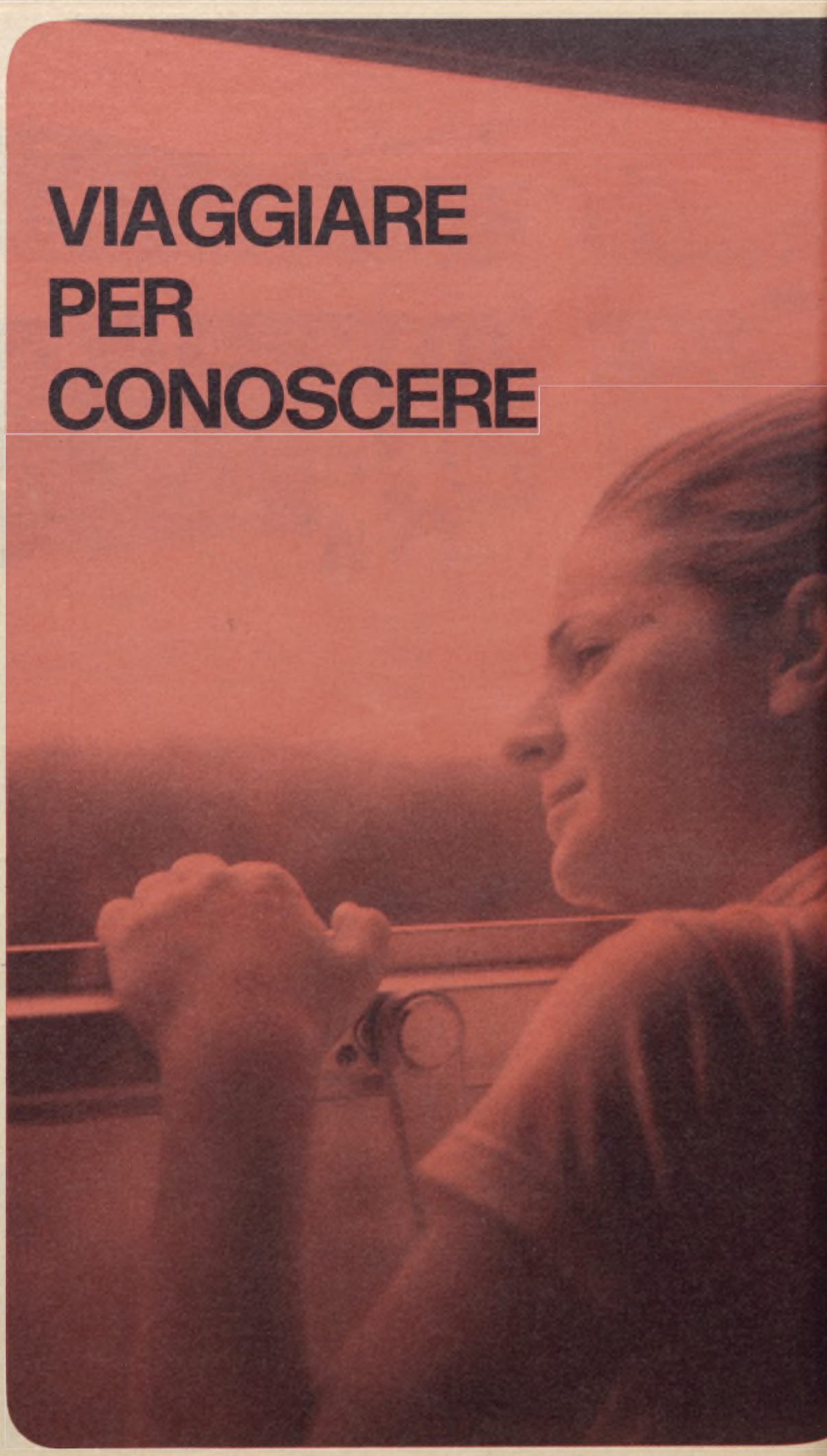
Quest'ultimo problema, comune del resto a molte reti del centro e nord Europa, deriva in Norvegia non tanto dall'esigenza di aumentare la potenzialità delle linee e degli impianti ma da quella di ridurre l'impiego di personale, difficile da reperire, e di contenere i costi. L'organico delle NSB è passato infatti da 21.177 agenti nel 1965 a 17.482 nel 1970, pur essendo rimasto il traffico in tale periodo quasi invariato. Viaggiando sui treni delle NSB si rilevano una grande regolarità ed una notevole efficienza dei servizi. Le velocità commerciali sono alquanto inferiori a quelle di altre ferrovie europee, per la difficoltà dei tracciati, tuttavia i viaggi risultano molto confortevoli grazie anche alla presenza di materiale rotabile di recente costruzione o ricostruzione. Per i viaggi notturni ci si può servire dei comodi « sovevogn » (carrozze letto norvegesi), dove con un modesto sovrapprezzo, di entità confrontabile con quello che si paga sulle nostre carrozze a cuccette, si può riposare in uno scompartimento a tre posti.

Capita tuttavia di incontrare ancora vecchie carrozze in legno, molto pulite e ben tenute, che l'insufficienza dei crediti concessi alle NSB per il proprio ammodernamento non ha ancora consentito di radiare.

L'impressione globale che si ricava è quindi che le Ferrovie Norvegesi, malgrado i molteplici problemi finanziari e di concorrenza, comuni del resto a molte altre reti europee, e nonostante le difficoltà derivanti dalle particolari condizioni ambientali in cui operano, guardino con fiducia al futuro. Ne sono prova talune importanti realizzazioni, come il prolungamento della grande linea del Nord ed i rapporti sempre più stretti con la grande famiglia ferroviaria europea. Recentemente, ad esempio, sono stati adottati anche su talune nuove carrozze di costruzione norvegese i carrelli unificati Minden-Deutz.

Renzo MARINI

VIAGGIARE PER CONOSCERE



AMO tutti i mezzi di viaggio, non sono per l'aeroplano contro il treno, per il treno contro la nave o, come tanti, per l'automobile sopra ogni cosa. Tutti i mezzi di trasporto mi incantano. Mi piace un mondo la corriera, per esempio, che si ferma nel centro dei paesi, nelle piazze molli e maestose delle antiche capitali della pianura padana, fra le arcate nella cui ombra si annida il bar della fermata. Farei una sola eccezione in questa equivalenza di piaceri: sono per il treno a preferenza dell'automobile, un po' per ragioni di sangue, poiché sono figlio delle Ferrovie, un po' per ragioni umane: il treno non inquina l'aria, è rapido, non è rischioso come l'automobile che oggi è rischiosissima: e oltre tutto salva quel tempo che, diceva Seneca, è l'unico bene che una volta perduto non si può recuperare: le lunghe ore, le giornate passate tenendo il volante sono quasi una bestemmia a cospetto del riposo proficuo che il treno ci propone porgendoci il libro che non avevamo mai potuto leggere e i pensieri che da tempo facevano anticamera e che il Capo Gabinetto del nostro cervello teneva a bada coi soliti pretesti: « Lo Spirito è occupato, è fuori stanza, provi domani... ». Lo spirito, e anche il cuore, sono ora qui, liberi, nello scompartimento ferroviario o nella cabina dell'aereo. Qualunque idea, immagine, ricordo, può avvicinarli senza passare per la segreteria. Anche — ecco la virtù liberatrice del viaggio — se sono del tutto estranei al viaggio stesso. Il primo effetto del « dépaysement » è proprio un'operazione violenta e salutare di scrostamento. Strappandoci bruscamente alla maglia di ferro delle abitudini, togliendoci dalla schiavitù delle piccole comodità e delle egoistiche pigrizie, esso ci restituisce con un prodigio a noi stessi.

L'effetto su di noi è immediato; è una reazione chimica sulla personalità, che si compie nel giro di istanti. Il treno si è messo lentamente in moto, nella tenebra incerta di un'alba invernale, dalla stazione triste di una grande città, Milano come Bucarest, fra gente stanca, insonnolita e mal ristorata da un pezzo di salsiccia balcanica o da un profumato quanto avaro « cappuccino ». Nei corridoi dei vagoni c'è ancora un residuo del nervosismo della partenza; i ritardatari sollevano le valigie, prendono posto. Qualcuno apre un giornale. Il treno svolta a un gomito alla fine del piazzale, prende velocità. L'agitazione è finita; improvviso senso di pace. Tutto si placa in noi e fuori di noi. Il distacco è avvenuto: una specie di nascita, perché è stato reciso il cordone ombelicale, e il partente è un « nuovo nato » che non sa più nulla del disordine e della febbrilità dell'organismo adulto da cui egli viene.

Osservando gli altri scopriamo i nostri problemi, vediamo chiaro dal di fuori ciò di cui prima non ci rendevamo conto

E' proprio l'andatura paziente del treno, la sua possente ma sempre frenata rapidità, la sua forza immensa ma sempre contenuta, che me lo rende così rispettabile. Nei paesi nuovi esso è il primo contatto col clima, la gente, le usanze del luogo, e sotto questo aspetto non gli sarà mai paragonabile l'automobile, frammento di casa che ci portiamo dietro, che ci limita proprio con la sua comodità, isolandoci.

Cento treni sono nel mio ricordo, punti di riferimento, immagini tipiche di situazioni, epoche, paesi. Il treno cecoslovacco che mi depone alle tre di mattina a Prerov, città millenaria, su un itinerario sbagliato: dopo la notte trascorsa in uno squallido albergo riscaldato da un impianto a petrolio che rumoreggia, alla stazione aspetto il treno per Brno, fra un passaggio continuo di convogli di carbone; sul bar un cartello avverte che è finita la « pivo », la birra; una saletta a vetri, chiusa a chiave, dentro cui si vedono scaffali di libri e un televisore, reca l'insegna « Kultura ».

I treni suburbani fra Johannesburg e i paesini negro-fiamminghi sparsi nell'immenso spazio sudafricano: li prendevo quasi ogni giorno per andare all'aeroporto a spedire i miei plichi e vi trovavo l'atroce realtà dell'« apartheid » fin dalla stazioncina sperduta nel deserto diamantifero, con le sue inumane divisioni delle sale d'aspetto, dei gabinetti e dei vagoni per bianchi e per neri, che io ignoravo apposta, fingendo di sbagliarmi per non darla vinta al mio congenere, che lì è senza dubbio oppressore.

Un treno parte all'alba dalla stazione della Tour de Carol, nei Pirenei, verso Tolosa; è ancora buio, fa freddo, sonno, stanchezza; automaticamente, quasi istintivamente, faccio il segno della croce. Automaticamente, quasi istintivamente, l'operaio spagnolo che sta di fronte a me, intento a leggere il giornale comunista francese, l'« Humanité », ripete il segno della croce. Una comunicazione è trovata; l'operaio e io siamo ora vicinissimi, il resto non conta più. Devo il prodigio al treno; ancora una volta lo sradicamento dalla vita quotidiana ha fatto emergere in ciascuno di noi l'uomo più vero.

La forza liberatrice del viaggio è qui, e non ha soltanto un valore di rivoluzione nell'individuo, bensì rende a noi più veritiera l'umanità che abbiamo di fronte, mostrandoci non solo quella che non conoscevamo, ma anche quella in mezzo a cui trascorriamo tutta la vita, nel rivelatore creato dalla sovrapposizione delle immagini, cioè dal confronto. Solo il viaggio ci fa conoscere gli uomini. Il viaggio nelle sue forme più varie. Il viaggio rapido, che ci può insegnare non poche cose, purché si sappia che non sono tutte. Il lungo viaggio, formato di un rosario di soste nelle varie città di uno stesso paese, di un soggiorno paziente nel suo centro più singificativo, anche se finisce col procurarci la particolare angoscia che ben conoscono i viaggiatori, del « sentirci fuori posto ». E' la sensazione tagliente che provo quando mi attardo in una città forestiera, sicché mi accade di vedere accorciarsi o allungarsi le giornate, mutare la stagione, e il paesaggio umano intorno a me, come si conviene a un mondo normale il cui turno periodico di abitudini mi fa sentire quanto io gli sia estraneo. Ero venuto in questo luogo nell'estate, per un'inchiesta che doveva durare dieci o quindici giorni. La materia mi è cresciuta fra le mani, i contrasti tra le interpretazioni raccolte hanno richiesto una serie di verifiche. D'improvviso una mattina, uscendo dall'albergo, vedo i bambini impettiti col grembiule nuovo e la cartella sotto il braccio, e provo una stretta al cuore: è arrivato l'autunno, l'apertura delle scuole, io sto disertando la famiglia, sono « fuori posto ». La regolarità con cui il mondo rispetta le date mi fa credere di aver mancato ai patti, di non essere là dove dovrei essere. E' un disagio acuto quanto effimero; una specie di disagio negativo, che si dissolverà con la partenza, e si trasformerà in nostalgia.

Si è aggiunta un'amicizia intelligente, un amore pulito, una comunicazione nuova alla nostra vita, al nostro antico repertorio di affetti e di amicizia. Come con qualcuno che abbiamo fortemente amato, ci meravigliamo di aver potuto vivere prima senza conoscerlo. E' un'altra dimensione, un'altra faccetta nel poliedro della nostra personalità. Si badi: un paese nuovo non rimane mai per noi qualche cosa di esterno, di appiccicato; non è solo « oggetto », diventa parte del nostro « soggetto ». Il paese che abbiamo scoperto non è mai « altro » da noi, e la scoperta e l'acquisizione stanno appunto nel fatto che prima era « altro », perché ignorato, ora è in noi. Noi non abbiamo conosciuto solo la Francia, ma la « nostra » Francia; anzi, soprattutto questa. Avremo una « nostra » Irlanda, diversa dall'I.R.A., diversa dall'Ulster. La nostra Spagna, la Spagna che abbiamo aggregato a noi è quella della incomparabile pienezza del senso della vita, quella della trascendenza, quella in cui si parla la lingua che secondo Carlo V si parlava con Dio. Le nuove patrie che noi conquistiamo esplorando paesi nuovi non cancellano, anzi rassodano, ravvivano, poiché lo chiariscono e lo definiscono meglio, il senso della prima e insostituibile patria. Il fascismo finiva con l'essere antitaliano quando negava l'universalismo che è la più tipica e più alta qualità degli italiani, quella che spiega, secondo Mauriac, perché i papi sono italiani.

La verità è che viaggiando noi aggreghiamo delle patrie alla nostra prima patria senza diminuire questa, tutt'altro; senza attenuare, tutt'altro, il sentimento filiale verso questa, e la fierezza di farne parte; anzi rafforzandola. E' un punto fondamentale, questo della pluralità delle patrie, sul quale insisto perché è la base dell'evoluzione, necessaria secondo me, dell'antico patriottismo ristretto ai confini d'una nazione a un nuovo patriottismo che concilia il sano attaccamento alle proprie origini e la consapevolezza delle loro nobiltà con, non solo il rispetto esterno, che ieri volevamo compatibile con l'odio e con l'omicidio, ma la partecipazione al patriottismo altrui, grazie a una nostra riconosciuta capacità di assimilare più patrie, più amori verso nuove patrie, quali ce le rivela, ce le fa apprezzare, ce le insegna il viaggio.

Il vecchio adagio francese: « Les voyages forment la jeunesse », esprime una di quelle verità mal capite proprio perché hanno molti significati una parte dei quali sfugge. La gioventù non si forma soltanto perché vede come vivono gli svedesi, ma perché osservando gli altri scopre i propri problemi, ne capisce meglio le possibili soluzioni ed è in grado di prendere delle decisioni. Viaggiare è vedere acutamente e chiaramente dal di fuori ciò che non potevamo vedere standoci dentro; è correggere in fretta quei nostri difetti che cento avvertimenti in patria non erano riusciti a scalfire. L'uomo del Sud andato a nord delle Alpi scopre che si può essere veri uomini anche chiedendo scusa ogni momento ed esprimendosi con voce sommessa e con gesti timidi. L'occidentale capitato nel cuore dell'Africa nera scopre che i negri sono incapaci di godere di una danza o di uno spettacolo stando soli, e che non concepiscono il divertimento se non nella compagnia di tutti gli altri e come espressione e gioia comunitaria. Queste non sono soltanto delle nozioni; sono esperienza della coscienza, del carattere e del giudizio. Diventano sentimenti, e sono educazione dell'animo.

In questo senso l'uomo che viaggia è l'uomo che sa. Il culto antico dell'ospitalità non ha probabilmente altra origine. Colui che vede genti diverse, che viene da diverse genti, vale più di noi, rimasti aggrappati al nucleo nativo. Quando, nella notte di Natale, nella grande chiesa di Saint-Germain-des-Frés, si celebrava la messa degli ottocentomila stranieri che formavano a Parigi una propria diocesi con un proprio vescovo, tutti noi, che venivamo da cento nazioni, sentivamo di costituirne una sola: forse la migliore.

Riccardo FORTE

(dal « Corriere di Napoli »)

Cambia rotta la flotta FINMARE

VACANZE SUL MARE

Trasporto merci, collegamenti con le isole e attività di crociera: questi i suoi compiti dell'avvenire

CI SIAMO, dunque: le « città galleggianti » tireranno i remi... in barca e, sia pure con gradualità, abbandoneranno quasi del tutto il trasporto dei passeggeri sulle rotte transoceaniche. Si tratta dell'avvio del necessario processo di trasformazione di un mezzo di trasporto — la nave — che, non più in grado di reggere la pesante concorrenza dell'aereo, ha praticamente assolto la funzione per cui era nata e si appresta a giocare ruoli nuovi nel mondo dei trasporti. E' un fatto che — registrato un pauroso declino della domanda di trasporto, attratta dal più agile ed economico mezzo aereo — la nave non ha più spazio per un regolare esercizio dei servizi transoceanici di passeggeri.

Si è fatta strada una diversa realtà, ed è giocoforza che anche la nostra flotta vi si adegui. La nave che, nel settore delle merci, rimane tuttavia un mezzo insostituibile, ha assunto in quello dei passeggeri (ove si eccettuino i collegamenti locali tra le isole) una funzione nuova, strettamente legata al progressivo sviluppo del turismo.

Trasporto merci — dunque — collegamenti più efficienti con le isole e trasporto turistico o crocieristico: in funzione di questi obbiettivi si dovrà rinnovare la flotta Finmare per calarsi nella nuova realtà e recuperare alla nostra bandiera quella parte di pubblico (lo scorso anno, circa 80 mila su 160 mila passeggeri) che ha dovuto servirsi, per le « vacanze sul mare », di unità battenti bandiera estera.

Non si può certo dire che sinora — in Italia — si sia stati a guardare, anche se soltanto nello scorso febbraio il Consiglio dei Ministri ha varato un disegno di legge per la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

La Tirrenia, una delle quattro società del Gruppo Finmare, ha infatti già quasi completato il rinnovamento della propria flotta, immettendo in servizio « La Valletta » e i sei traghetti dedicati ai poeti (Boccaccio, Petrarca, Leopardi, Manzoni, Carducci e Pascoli) e portando a termine la trasformazione della Lazio, della Calabria, della Sicilia e della Sardegna.

Complessivamente, questi undici traghetti offrono seimila posti letto e mille posti auto sulle linee a frequenza giornaliera e settemila posti letto e 1500 auto su quelle a frequenza settimanale o plurisettimanale. Tutto ciò, oltre alla possibilità, offerta dalla Tirrenia, di trasportare 270 mezzi pesanti sulle linee giornaliere e 400 su quelle settimanali o plurisettimanali.

A queste iniziative si affiancano quelle assunte dal Lloyd Triestino che — per suo conto — ha provveduto alla costruzione di due portacontainers da 32 mila tonnellate; e dalla Società Italia che, tra il '65 e il '67, ha acquistato ben sei unità per i servizi merci per l'America Centrale, il Nord Pacifico e il versante atlantico del Sud America.

Con il piano CIPE del 1971, veniva poi decisa — per la verità, in modo non propriamente funzionale — una nuova organizzazione di tutta la nostra flotta pubblica.

Il disegno di legge dello scorso febbraio — cui poc'anzi accennavamo — ha finalmente definito i compiti della flotta Finmare. Essa — vi si legge — dovrà curare, in regime di libera attività imprenditoriale:

i servizi di preminente interesse turistico; il trasporto merci di linea; i collegamenti con le isole; il trasporto di merci secche e liquide per il rifornimento delle industrie di base; la gestione di navi scuola e di ricerca e, in via provvisoria, quella dei servizi passeggeri internazionali.

Non mancano — peraltro — i risvolti negativi che, riverberando i loro effetti soprattutto sul piano dell'occupazione, non renderanno certamente agevole la sollecita realizzazione di una tale politica.

Per comprendere le difficoltà, basti pensare che le Società della Finmare danno lavoro a circa 16 mila di-

A destra, le motonavi « Rossini » e « Verdi » si incrociano nel Canale di Panama.

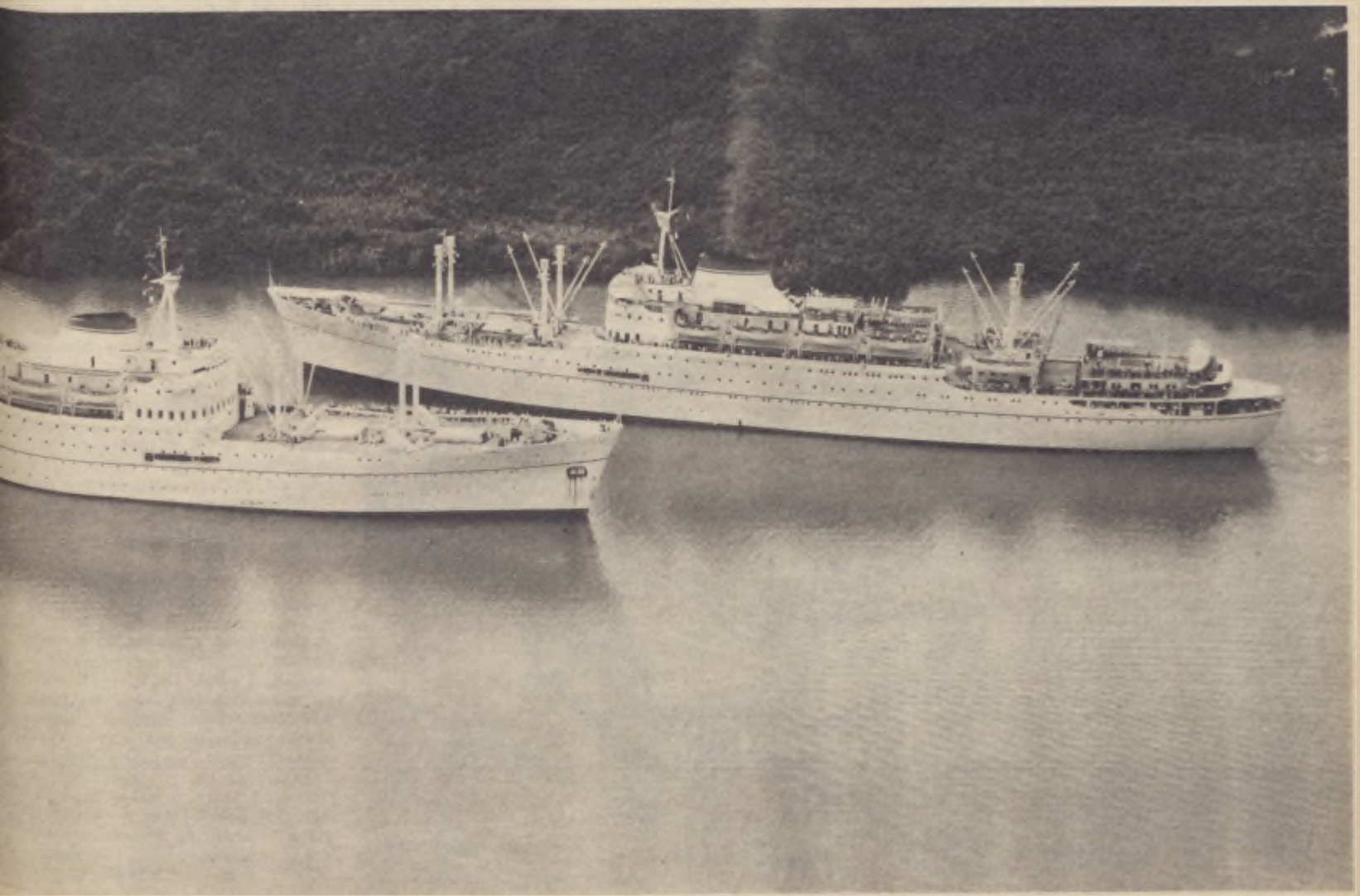
pendenti, tra marittimi e impiegati, e che il 90 per cento della flotta attuale è costituito da navi passeggeri che assicurano, da sole, ben ottomila posti di lavoro.

Son cifre — queste — che danno la percezione esatta delle dimensioni sociali del problema e che inducono a ritenere che riuscirà praticamente impossibile — nei cinque anni su cui si dovrebbe articolare l'operazione — rinnovare la flotta in modo da assicurare il mantenimento, anzi l'accrescimento degli attuali livelli occupazionali.

Occorre — perciò — che siano predisposti strumenti idonei a salvaguardare questa esigenza di fondo. In altri termini, come rilevano le organizzazioni sindacali, il governo dovrà condurre «una nuova politica marinara — non frammentaria né episodica — che, con il concorso di tutte le forze disponibili, realizzi l'espansione della flotta nazionale quale strumento di progresso economico».

Ma soprattutto — aggiungiamo — occorre che la futura politica marinara venga opportunamente raccordata — in un quadro organico, sia sul piano interno che su quello internazionale — alla generale politica che il nostro paese dovrà condurre per realizzare un sistema di trasporti ordinato, funzionale e produttivo.

G. C



LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

QUELLO di quest'anno è stato l'esodo pasquale più massiccio degli ultimi tempi e nella frenesia della vacanza il treno è stato rivalutato. Lo ha scritto **Il Piccolo** in una cronaca che aveva tutto il tono di un bollettino di guerra, che, del resto, ben si addiceva alla situazione verificatasi un po' dappertutto in occasione del lungo ponte della Pasqua di quest'anno, come si può dedurre da quanto hanno riferito anche altri quotidiani. « Assalto ai treni per l'esodo di Pasqua » ha scritto **Il Corriere della Sera**, « Treni presi d'assalto, disagi e caos in stazione » ha detto **Il Resto del Carlino**. « Con la carica dei seicentomila si è iniziato il lungo ponte » ha osservato **Il Giorno**, e ancora **La Stampa** « Presi d'assalto i treni per l'esodo, incasso di 100 milioni in 24 ore a Torino ». « L'esodo pasquale ha scatenato 15 milioni di gitanti », ha riferito **Momento-Sera**, che ha pure rivolto un invito agli « aficionados » dell'automobile a lasciarla da parte per servirsi dei numerosi convogli straordinari programmati dalle FS per il particolare periodo.

Servirsi del veicolo privato solo in caso di assoluta necessità e dare preferenza ai mezzi su rotaia, è stato il consiglio che ha dato pure **Il Mattino** ai suoi lettori, ricordando che tra il 18 e il 30 aprile le FS avrebbero organizzato complessivamente sulle linee internazionali e su quelle interne 352 treni straordinari o sussidiari. Il programma ferroviario è stato ampiamente reclamizzato dal **Roma**, da **Il Giornale d'Italia**, dall'**Osservatore Romano** e ancora dal **Corriere della Sera**, dato che ben 125 di questi convogli, in arrivo o in partenza, interessavano le stazioni di Milano.

I risultati dell'operazione sono stati piuttosto soddisfacenti: « incassati in sette giorni dalle FS quasi quattro miliardi » ha reso noto **La Nazione**, « record di incassi » ha detto il **Corriere della Sera**, mentre **Il Popolo** ha fatto rilevare che l'aumento degli introiti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è stato del 15,08 per cento. « La rete ferroviaria nell'arco del 1972, ha scritto **l'Avvenire**, allargando lo sguardo alla gestione dell'anno passato, è stata interessata da un movimento viaggiatori pari a 354 milioni 731 mila unità: quello che è stato definito il ritorno al treno, in atto da qualche tempo, si traduce dal punto di vista economico in un introito che per il 1972 è stato pari a 262,3 miliardi di lire ».

Trascorso il periodo pasquale, l'interesse dell'opinione pubblica e della stampa si è appuntato su un altro argomento di attualità, l'entrata in vigore dell'orario ferroviario estivo, che avrà luogo il 3 giugno prossimo. Nell'impostare tale orario, ha scritto M. Righetti sul **Corriere della Sera**, le FS hanno dovuto tener conto innanzitutto di un dato positivo e cioè del progressivo ritorno al treno di un sempre maggior numero di persone, sottolineato, come ha precisato **L'Arena**, dal 6% in più di utenti del 1972 rispetto al 1971 e da una previsione di aumento del 12% nel 1974 nei confronti dello scorso anno. Si avrà un aumento della quantità complessiva di treni-km giornalieri in circolazione sull'intera rete, ha posto in rilievo il **Roma**, strettamente collegato alla consegna di nuovi mezzi di trazione e di materiale rotabile: premessa indispensabile per l'istituzione di nuovi servizi.

Per quanto riguarda i servizi interni la novità di maggior rilievo è rappresentata dal debutto dei primi « treni bandiera », convogli ad alta velocità costituiti da carrozze « gran conforto », che, come ha fatto notare **Il Globo**, costituiscono quanto di più moderno ed efficiente abbia fino ad oggi prodotto la tecnica ferroviaria. « Più lusso sui treni » ha osservato **La Stampa**. La prima coppia di questi nuovi convogli, come ha informato **Il Roma**, collegherà Milano e Bari; la seconda Milano e Napoli; la terza Milano e Ventimiglia. Si chiameranno rispettivamente, ha aggiunto il **Giornale di Sicilia**, « Adriatico », « Vesuvio » e « Cygnus ».

I mezzi che si renderanno disponibili a seguito dell'impiego di carrozze « gran conforto », ha scritto l'**Avvenire**, verranno utilizzati per accrescere l'offerta di altri treni rapidi. Sei coppie di treni italiani, con il nuovo orario estivo, infatti, ha precisato **Il Piccolo**, supereranno i 110 km/h come velocità commerciale. I benefici derivanti dall'attuazione del piano di sviluppo ferroviario 1962-72 sono appunto sottolineati, ha aggiunto **Il Mattino**, dalle differenze dei tempi di percorrenza di tutti i principali convogli tra il 1962 e il 1973.

Il nuovo orario, ha scritto **La Gazzetta del Sud**, comporterà anche un miglioramento della rete per i viaggiatori pendolari, sia con l'istituzione di nuovi treni, sia con il miglioramento della marcia di quelli esistenti. Verranno, anzitutto, istituite della « fasce orarie », ha spiegato **Il Popolo**, riservate ai convogli per il trasporto dei lavoratori, per assicurare loro una soddisfacente regolarità di marcia e il conseguente rispetto degli orari. Realizzare queste fasce non è stato facile, ha osservato M. Righetti sul **Corriere della Sera**, ma era l'unico intervento realizzabile, in grado di recare un immediato sollievo ad una situazione che si va facendo sempre più grave. E' stata pure decisa, ha fatto notare **Il Giorno**, la eliminazione delle vecchie carrozze con i sedili di legno e l'ulteriore tappa che le FS si prefiggono per migliorare i viaggi casa-lavoro è quella di mettere a disposizione dei « pendolari » appena possibile materiale più moderno e confortevole, più rispondente alle esigenze dei loro viaggi.

Le FS, ha sottolineato **Paese Sera**, hanno previsto per la prossima estate una serie di iniziative volte a rendere sempre più agevole, economico, rapido e confortevole il viaggio in treno. Tra le novità vanno infine ricordate, come ha fatto **Il Piccolo**, l'integrazione e il completamento, in accordo con le altre amministrazioni ferroviarie europee, della nuova numerazione dei treni, e i provvedimenti, di cui si sono occupati **Il Sole/24 Ore** e **Il Globo**, atti a rendere più agevole e regolare il traffico ferroviario delle merci.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

Un automobilista in preda ai fumi dell'alcool ha bloccato per circa 80 minuti due convogli ferroviari che incrociavano a un passaggio a livello. Arrivato con andatura allegra in prossimità della strada ferrata, non ha preso bene la misura dell'apertura dell'attraversamento ed è finito fuori strada con la ruota anteriore della vettura sospesa su una scarpata. Per nulla turbato dall'incomoda posizione l'uomo ha cominciato a cantare a voce spiegata, il che ha attirato l'attenzione del casellante che si è affrettato a provvedere alle incombenze del caso, per evitare il peggio. Inutile dire che, comunque, l'automobilista non ha potuto proseguire il suo viaggio, in quanto è stato denunciato per guida in stato di ubriachezza e per intralcio al traffico ferroviario.

M. G.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Befana sì, befana no

In « Befana sì, Befana no » pubblicato recentemente su « Voci », Bruno Dalicandro ha riportato in evidenza il famoso dilemma sulla Befana aziendale per i figli dei dipendenti FS. E giustamente ricorda, in apertura di articolo, che da più di due anni si discute (non è precisato in quale sede ma questo, forse, ha poca importanza) se la notevole cifra di 300 milioni che viene spesa ogni anno in omaggio ad una simpatica tradizione, possa essere invece impiegata per iniziative meno effimere e dai contenuti più marcatamente sociali. Ora, pur considerando tutte le possibili implicazioni vicine e lontane, due anni di discussione per decidere Befana sì o Befana no, francamente ci sembrano un po' troppi.

Se si discute due anni, anzi da due anni, dato che le conclusioni sono ancora di là da venire, per un problema del genere, per i più importanti problemi dell'Azienda quanto tempo si potrebbe prevedere? La discussione è certamente una delle più evidenti caratteristiche degli italiani. Discutere, replicare, polemizzare è certamente bello e poi fa tanto democrazia. Però, bisogna ricordare, che si va avanti per le decisioni che si prendono e non per le discussioni che si fanno. La discussione è necessaria per poter prendere una decisione, ma da sola non basta.

Poiché riteniamo, che quello in questione sia un problema che interessa un po' tutti i ferrovieri, saremmo lieti se potessimo ospitare qualche voce autorevole che ci dicesse a che punto è la situazione e che cosa realmente si ha intenzione di fare.

Speriamo, con questo nostro breve intervento, di fare la parte di un rimorchiatore d'alto mare per disincagliare la povera Befana dalle secche delle polemiche.

CALENDARIO TURISTICO 1973

Giorno partenza	Paesi da visitare	D.L.F. organizzatore	Quota	N. Itinerario
	LUGLIO			
1	JUGOSLAVIA	Firenze	35.000	III
1	ROMANIA	Roma	96.000	V
3	JUGOSLAVIA-ROMANIA	Bologna	65.000	33
3	DANIMARCA-NORVEGIA	Roma	216.000	37
5	DANIMARCA-SVEZIA	Torino	99.000	35
6	AUSTRIA	Bologna	43.000	25
6	REPUBBLICA DEMOCRATICA TEDESCA	Milano	48.000	31
6	SPAGNA	Milano	50.000	B
6	AUSTRIA-POLONIA-U.R.S.S.-UNGHERIA	Roma	122.000	50
7	GRECIA-TURCHIA	Firenze	71.000	F
7	JUGOSLAVIA-ITALIA-GRECIA-U.R.S.S.-BULGARIA-GRECIA	Milano	136.000	I
9	FRANCIA	Bari	17.000	55
10	U.R.S.S.	Bologna	135.000	47
11	SPAGNA-PORTOGALLO-MAROCCO	Firenze	116.000	D
14	GRECIA-TURCHIA	Firenze	71.000	F
14	GRECIA-LIBANO-TUCHIA-JUGOSLAVIA	Roma	140.000	N
15	AUSTRIA	Bologna	16.000	56
15	LIBANO-SIRIA	Bologna	130.000	53
16	AUSTRIA-CECOSLOVACCHIA-UNGHERIA	Reggio C.	60.000	27
19	SPAGNA	Milano	97.000	17
20	SVIZZERA	Napoli	27.000	9
22	AUSTRIA-CECOSLOVACCHIA-UNGHERIA-JUGOSLAVIA-BULGARIA-ROMANIA	Bologna	100.000	L
23	DANIMARCA-SVEZIA	Cagliari	99.000	35
27	DANIMARCA-NORVEGIA	Firenze	136.000	36
28	GRECIA	Firenze	120.000	II
29	AUSTRIA-UNGHERIA-ROMANIA-JUGOSLAVIA	Reggio C.	65.000	28
29	U.R.S.S.-CECOSLOVACCHIA	Roma	179.000	48
29	INGHILTERRA	Roma	26.000	59
31	FRANCIA-PRINCIPATO DI MONACO	Reggio C.	33.000	4
	AGOSTO			
1	ROMANIA-TURCHIA	Cagliari	125.000	34
5	AUSTRIA	Venezia	15.000	56
5	CECOSLOVACCHIA	Roma	63.000	
5	CECOSLOVACCHIA	Venezia	63.000	IV
5	SPAGNA-ITALIA-GRECIA	Firenze	104.000	IV
6	FRANCIA	Ancona	67.000	1
10	DANIMARCA-SVEZIA-FINLANDIA	Genova	151.000	38

Pesca: Pulcini "azzurro d'Italia"

FRANCESCO Pulcini, della Sezione Pesca Sportiva del DLF di Roma, ha raggiunto l'ambito traguardo di « Azzurro d'Italia » (settore mare) per l'anno 1972, titolo riservato ai 20 migliori cannisti in assoluto della penisola. Altre volte era stato affermato su « Voci » che Pulcini, campione provinciale negli anni 1969 e 1971 e campione sociale nel quadriennio 1969-1972, è un pescatore di autentico livello nazionale. I fatti lo hanno confermato nel modo più convincente. Quest'anno ha subito vinto il 1° aprile, all'apertura della stagione agonistica a Civitavecchia, una gara nazionale con 270 concorrenti, selettiva per il campionato italiano assoluto. Nel campionato italiano fra ferrovieri disputato a Bari il 15 aprile, al quale, pur febbricitante e nonostante il maltempo, non ha voluto rinunciare, si è classificato 9° assoluto. Il prestigioso titolo di azzurro d'Italia non era mai stato conquistato da nessuno, sino ad oggi, a Roma e neppure, per quanto ci risulta, nel Centro-Italia. Era, sinora, una meta riservata alle prestigiose canne dei settentrionali e di qualche raro meridionale, a gente che si allena a « tempo pieno » e, soprattutto i primi, con dovizia di mezzi. Che l'abbia ottenuto un Ferroviere che, viceversa, lavora a « tempo pieno » (l'influenza da cui era affetto a Bari se l'era buscata attivando una linea con rito d'urgenza) e proprio un Ferroviere di Roma, rappresenta anche un prestigioso successo della locale Sezione Pesca del DLF, presso la quale Pulcini si è formato ed è cresciuto alla scuola di Di Mario, Lunari e del campianto Cordignano, valoroso pescatore in acque salse.

Anche il "reportage" alla Penna d'oro ferroviaria di quest'anno

ANCHE quest'anno l'Ufficio Centrale ha indetto il tradizionale Concorso Letterario Nazionale al quale possono partecipare tutti i ferrovieri in servizio o in pensione purché soci del D.L.F. per l'anno in corso. La variazione di rilievo dell'attuale edizione è costituita dall'introduzione di una nuova sezione: alla « narrativa » e alla « poesia » si è aggiunta quella del « reportage » con argomento fissato (« Cronaca di un viaggio in treno »).

Le composizioni — tutte inedite — dovranno essere inviate entro il 15 settembre 1973 al Dopolavoro di Ancona, organizzatore della manifestazione. I primi tre classificati nelle rispettive sezioni saranno premiati con una stilografica in oro o con una medaglia d'oro oltre al diploma di merito. Il regolamento dettagliato del Concorso è a disposizione degli interessati presso le segreterie degli Impianti o può essere richiesto alle sezioni dopolavoristiche.

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

QUANDO SI FA UN RICORSO?

UNA RECENTE circolare del Direttore Generale, ci dà l'occasione per richiamare le più importanti disposizioni in vigore in materia di ricorsi.

La citata circolare (n. AG 3.1/001/236 del 16 aprile 1973) prende lo spunto dall'art. 6 del D.P.R. 24 novembre 1971 n. 1199, il quale stabilisce: « Decorso il termine di novanta giorni dalla data di presentazione del ricorso senza che l'organo adito abbia comunicato la decisione, il ricorso s'intende respinto a tutti gli effetti e contro il provvedimento impugnato è esperibile il ricorso all'autorità giurisdizionale competente, o quello straordinario al Presidente della Repubblica ».

Con la nuova disciplina in materia di ricorsi amministrativi (ricorso gerarchico, ricorso in opposizione, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica) risulta meglio tutelata la posizione del dipendente di fronte alla P.A. specie per quanto concerne la riduzione dei tempi per la decisione sui ricorsi.

In passato, spesso, era proprio lo eccessivo ritardo a rendere praticamente vani gli effetti di un accoglimento del reclamo o del ricorso.

In queste brevi note — che ci sforzeremo di rendere accessibili anche a chi non ha alcuna dimestichezza con « codici e pandette » — spiegheremo, dopo aver dato alcune nozioni di carattere generale, come un dipendente deve regolarsi quando intende impugnare un « atto amministrativo », specie, nei casi di « *trasferimenti* », « *qualificazioni* » e « *avanzamenti* », che sono i provvedimenti più frequentemente impugnati dai ferrovieri.

Per completezza d'informazione ricordiamo che il Governo è tenuto — sempre in base all'art. 6 della citata legge n. 775/1970 — alla raccolta in testi unici — entro il 31 dicembre 1973 — di tutte le disposizioni in vigore concernenti le singole materie in cui si sviluppa l'attività amministrativa, procedendo alle necessarie modifiche ed integrazioni di dette disposizioni in modo da renderle più accessibili e comprensibili a tutti.

I ferrovieri, nella loro qualità di pubblici impiegati hanno diritti e doveri precisi. I doveri sono quelli comunicati nella formula del giuramento e nell'art. 34 dello S.G. (fedeltà - segreto di ufficio - diligenza - esclusività - obbedienza - buona condotta); i diritti si distinguono in: « *patrimoniali* », ossia aventi un contenuto economico (diritto allo stipendio, alle indennità, al trattamento di quiescenza); « *non patrimoniali* », ossia aventi un contenuto prevalentemente ideale e morale anche se indirettamente possono comportare conseguenze di interesse economico (diritto al posto, all'esercizio delle funzioni, alla qualifica, alla sede, al riposo sett. e festivo ,al congedo ordinario e straordinario, diritto all'assistenza sanitaria).

Ciascuno di noi poi, indipendentemente dalla sua posizione di « impiegato », è titolare di una serie infinita di altri diritti (« diritti soggettivi ») che la legge protegge con opportune norme. Quando veniamo lesi in uno di essi, di solito, ci rivolgiamo al magistrato ordinario.

Ma torniamo ai nostri diritti quali pubblici dipendenti. Mentre quelli di natura patrimoniale possono considerarsi « diritti veri e propri », tutti gli altri (quelli non patrimoniali) vanno spesso a confluire nella categoria dei cosiddetti « diritti affievoliti ». Ad esempio il diritto al congedo diventa « un diritto affievolito » quando l'autorità amministrativa, per eccezionali esigenze di servizio, è costretta a interrompere o rinviare il godimento del congedo. Ai « diritti soggettivi » dell'impiegato vanno aggiunti i cosiddetti « interess legittimi », non protetti con apposite norme in favore del titolare bensì con norme dettate nell'interesse generale. Tuttavia chi si ritiene leso in un « interesse legittimo » può chiedere (vedremo poi a chi) l'applicazione delle citate norme d'interesse generale al fine di far modificare o annullare un certo atto amministrativo e quindi ottenere una tutela indiretta del proprio interesse.

Sono « interessi legittimi » le pretese ad aspettative, ad avanzamenti di carriera, a trasferimenti, a rapporti informativi favorevoli ecc... Anche i diritti soggettivi, quando si affievoliscono, vanno considerati, ai fini della loro tutela, come « interessi legittimi ».

I RICORSI AMMINISTRATIVI

La nostra Costituzione all'art. 113 sancisce: contro gli atti della pubblica amministrazione che ledono diritti o interessi legittimi, si può ricorrere alla magistratura ordinaria (tribunali ordinari) o amministrativa (Consiglio di Stato, Corte dei Conti, Tribunali militari ecc.).

Esistono, tuttavia, molte incertezze nel distinguere l'ambito di competenza dei tribunali ordinari da quello dei tribunali amministrativi, incertezze alimentate anche dalla insuperabile difficoltà di pervenire, da parte degli studiosi, ad una precisa distinzione dei diritti soggettivi dagli interessi legittimi.

Proprio per la difficoltà di effettuare una differenziazione fra « diritti » e « interessi », le controversie che sorgono nel rapporto di pubblico impiego (sono quelle che ci riguardano) sono affidate solo alla giurisdizione del Consiglio di Stato, sia che riguardino questioni di diritti soggettivi che di interessi legettimi.

I ricorsi amministrativi si dividono in tre categorie: *ricorso gerarchico*, se presentato all'organo sovraordinato; *ricorso in opposizione*, se presentato all'organo che ha emanato l'atto impugnato e *ricorso straordinario al Presidente della Repubblica*.

IL RICORSO GERARCHICO

« Contro gli atti amministrativi non definitivi » è ammesso ricorso in unica istanza all'organo sovraordinato, per motivi di legittimità e di merito, da parte di chi vi abbia interesse » (art. 1 DPR 1199/1971).

Limitando il nostro interesse al ricorso gerarchico di un impiegato a tutela dei propri « diritti » o « interessi legittimi » diciamo che:

— il ricorso va *indirizzato* all'autorità che è gerarchicamente superiore a quella che ha emanato l'atto (es.: atto del Direttore del Servizio, ricorso al Direttore Generale), e cioè all'autorità capace, fra l'altro, di dettare in materia ordini o istruzioni all'inferiore;

— prima di inoltrare un ricorso dobbiamo però accertarci che l'atto amministrativo contro il quale ricorriamo, sia come suol dirsi, « viziato » cioè: o emanato da autorità non competente a emanarlo, o contrario a norme giuridiche in vigore

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

(contenute nella Costituzione o in altre leggi o regolamenti) o non idoneo a soddisfare concretamente l'interesse perseguito (che è il fine primario cui deve tendere l'attività amministrativa).

L'art. 2 del citato DPR n. 1199/1971 disciplina i tempi e le forme di presentazione del ricorso e cioè:

— deve essere prodotto entro trenta giorni dalla data di comunicazione del provvedimento amministrativo *(nel comunicare gli atti soggetti a ricorso l'amministrazione deve indicare all'interessato il termine entro cui può ricorrere e a chi va presentato il ricorso)* (n.d.r. ciò non sempre avviene, esempio comunicazione delle qualificazioni);

— va *presentato* a chi ha emanato l'atto impugnato o a chi lo ha comunicato; e si presenta o direttamente *(e in tal caso l'ufficio che riceve il ricorso deve rilasciare ricevuta datata e firmata)* o a mezzo raccomandata postale con avviso di ricevimento (e in tal caso il timbro di spedizione vale come data di presentazione) oppure mediante notificazione (a mezzo ufficiale giudiziario).

Il ricorso deve essere redatto in carta bollata e deve contenere: le generalità del ricorrente, la citazione dell'atto impugnato, la illustrazione dei motivi per cui si ricorre e la riparazione richiesta (modifica o annullamento del provvedimento).

Il ricorso deve essere firmato o dall'interessato o da altra persona cui sia stata rilasciata una procura speciale (a mezzo di un notaio) e presentato nei termini e nelle forme sopra descritte.

Su richiesta dell'interessato, contenuta nel ricorso o presentata a parte (con le stesse formalità di *presentazione* del ricorso), si può ottenere la sospensione della esecuzione dell'atto impugnato (es. provvedimento di trasferimento).

Presentato il ricorso gerarchico, inizia in seno alla amministrazione la fase istruttoria.

Nel termine — ormai perentorio di *novanta giorni* dalla presentazione — deve essere comunicata all'interessato la decisione motivata sul ricorso gerarchico prodotto.

Tale decisione può portare al riconoscimento della inammissibilità del ricorso oppure all'accoglimento del ricorso e quindi alla modifica o all'annullamento dell'atto amministrativo impugnato.

Se il ricorso non è accolto non resta all'interessato che rivolgersi al giudice competente; la presentazione del ricorso è quindi una tappa intermedia, ma obbligata, per chiedere la tutela del giudice.

Dice, in proposito il Giannini, «Normalmente l'amministrazione conferma il provvedimento impugnato, ed il ricorso si risolve in una perdita di tempo. Ciò spiega perché nei progetti di riforma della giustizia amministrativa l'idea di sopprimere il ricorso gerarchico si faccia sempre più frequente, e si propugni la impugnativa diretta ad organi giurisdizionali contro qualsiasi atto dell'autorità amministrativa».

(1 - continua)

POSTE permettendolo, nel mese di giugno leggerete queste quattro righe destinate a voi, invece, per il mese delle rose.

Ma le rose, si sa, anche, e soprattutto le rose dei pensionati hanno le spine ed allora, non rammarichiamoci troppo di questo ritardo. Prendiamo la vita così come viene, tanto non possiamo farci proprio nulla. Anzi vi dirò che questo sciopero delle poste, da un lato mi ha fatto un sacco di comodo. E ve lo spiego. Ogni anno, a Natale, a Pasqua ed a tutte le feste, io ho un elenco di nomi e di indirizzi vari ai quali debbo fare gli auguri.

Di solito questo elenco lo tengo bene in vista per mesi e mesi. Lo guardo e dico: questa volta non me la fai! Bene, quando è l'epoca degli auguri, questo stramaledettissimo elenco scompare e non si sa dove va a finire. Le ricerche, affannose, si sono protratte quest'anno sino al lunedì in albis (in albis perché eravamo coperti di bianca neve). Dopo abbiamo desistito. Una settimana fa l'ho ritrovato. Ah il maledetto! Però, ci hanno pensato le poste con il lungo sciopero. Così, ogni tanto incontro qualche amico al quale dovevo fare gli auguri (ora i nomi li so benissimo perché ho l'elenco bene in vista) e con la mia ormai celebre faccia da riformatorio gli chiedo candidamente se ha ricevuto i miei auguri per Pasqua. Non ancora? Vedrai che dipende dallo sciopero!

Qualcosa però non ha funzionato in tutta questa storia. Un amico di Verona che ho visto giorni fa, alla mia domanda se aveva ricevuto gli auguri mi ha risposto di sì ed a sua volta mi ha chiesto se avevo ricevuto i ringraziamenti. Naturalmente, a causa dello sciopero delle poste non li ho ancora ricevuti.

Beh, ora passiamo alle nostre cose. Un amico (dice che senza Voci della Rotaia non potrebbe vivere), mi ha scritto (niente scioperi postali questa volta) per chiedermi una cosa veramente nuova ed originale.

Siamo nel campo, pensate un po' amici, del divorzio.

Mi rivolge alcuni quesiti (mi pare solo strano che egli si trovi contemporaneamente in tutte quelle situazioni) il più importante dei quali è il seguente:

La ex moglie del ferroviere, divorziata da questi, alla sua morte (quella del ferroviere, naturalmente) ha diritto alla pensione di riversibilità, nel caso che il defunto non si sia, nel frattempo risposato e non abbia quindi lasciata una seconda... vedova?

Intanto rispondiamo a questo punto, poi passeremo all'altro che, in fondo, è collegato al primo.

L'ordinamento pensionistico, premettiamo, non ha alcuna norma autonoma che disciplini la materia del divorzio, la quale come noto è solo da poco entrata a far parte del nostro diritto positivo. Non disponendo quindi di una norma propria, bisogna ricorrere a quella che ha introdotto il divorzio in Italia e precisamente la Legge 898/1970.

In particolare l'art. 9 di tale disposizione prevede che il giudice, ricorrendo le condizioni, però, a domanda dell'interessata, dispone che una parte della pensione sia attribuita al coniuge o (attenzione) ai coniugi rispetto ai quali sia stata pronunciata sentenza di scioglimento di matrimonio.

Anzitutto vediamo due cose: il giudice può disporre che «una quota» (così dice la legge) della pensione sia attribuita etc. etc., il che dovrebbe significare che non potrebbe attribuire l'intera pensione di riversibilità.

Infatti nel caso che il ferroviere lasci la moglie divorziata e la vedova sposata in seconde nozze è chiaro che quest'ultima non può essere privata di tutte le sue spettanze (ma di una quota sì, però).

Il problema sorge quando al ferroviere sopravviva soltanto la moglie divorziata ed allora è da chiedersi se il giudice, in questo caso possa liberamente disporre dell'intera pensione di riversibilità.

A prima vista sembrerebbe di no, ma osservando più attentamente il testo della norma, si rileva che il legislatore ha parlato di quota solo nel caso di sopravvivenza della vedova sposata in seconde nozze, nulla disponendo per la verità, nei casi in cui tale seconda moglie non esista.

In questo senso si è regolato il giudice di Vibo Valentia in una sentenza emessa poche settimane fa.

L'altra cosa che volevo far rilevare è che la norma parla ancora oltre che di coniuge anche di coniugi nei cui riguardi sia intervenuta sentenza di scioglimento del matrimonio. Beh, niente paura; il legislatore è stato prudente nel senso che — anche se per il momento ciò non si potrà verificare — in futuro potrà accadere che una persona divorzi più di una volta e distribuisca sul territorio nazionale ex mogli a tutto spiano.

L'altro quesito, sempre in tema di divorzio che il mio amico mi sottopone è quello di conoscere se una donna divorziata da un dipendente dello Stato, all'atto della morte del primo marito possa ottenere la pensione di riversibilità e se possa avere ancora anche quella del secondo marito alla sua morte.

Beh, questa signora mi sembra veramente insaziabile. E che diavolo, non le basta aver fatto fuori il primo e poi non contenta di ciò di far fuori il secondo? Ma lei non muore mai? Comunque scherzi a parte ma nel caso di queste vedove di ferro, il discorso è molto più semplice di quanto sembri.

Per la pensione del primo marito, abbiamo già detto che sarà il giudice a stabilire se una quota di pensione del primo marito possa esserle attribuita (naturalmente non deve aver risposato un miliardario); per la seconda pensione, non ci sono dubbi, sempreché siano soddisfatte quelle condizioni di durata e di età previste dalla Legge 46/1958.

Ci abbiambo scherzato un po' sopra però pensiamo che in fondo una donna che passa attraverso il dramma di una vita coniugale che solo il divorzio può risolvere, non sta certo nelle condizioni ideali per poter sopportare l'umorismo di dubbio gusto che noi abbiamo fatto. Perciò le chiediamo scusa e con le gote imporporate fuggiamo nei prati.

Maledizione, che destino, prima faccio lo spiritoso e poi mi pento.

Ma chi me lo fa fare, dico io.

Beh non ci pensiamo più. Viva la vita.

A. MAUSSIER

Per informazioni dettagliate sulle singole posizioni i colleghi in pensione possono rivolgersi direttamente al Dott. Aimone Maussier, Casella Postale 7217 - ROMA.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

(continua da pag. 2)

denominazione e non anche la divisa con i relativi distintivi e fregi: si chiama Operaio Specializzato dell'Armamento ed è allineato, nel quadro di equiparazione delle qualifiche al Manovratore Capo, Deviatore Capo, all'Operaio Specializzato, degli altri Servizi ma la divisa ed i fregi sono rimasti invariati.

AVVENTIZI ANTE '38

Egregio Direttore,

l'argomento che vengo a esporre credo interessi un po' tutti gli agenti che come me sono stati assunti dall'Azienda come Avventizi prima del primo dicembre 1938 data di entrata in vigore del Decreto Ministeriale n. 1785/1938 (Istituzione dei Ruoli Sussidiari del personale F.S.). Il sottoscritto è stato assunto il 27.7.1934 come Operaio Avventizio Straordinario e in data 1.12.38 sistemato nei ruoli sussidiari.

Con circolare n. P. 3.2.1./18900 del 23.12.1971 il Servizio Personale disponeva, e con circolare P.3.2.1./14600 del 28.4.1972 autorizzava la corresponsione dei benefici economici previsti dalla legge n. 40 art. 29 del 15.2.1967 con la procedura di ufficio.

Il sottoscritto pur trovandosi nelle condizioni previste dal punto « tre della prima circolare citata (« i dipendenti già avventizi straordinari o contrattisti, sistemati a ruolo in base ad appositi provvedimenti legislativi ») non ha ancora ricevuto i miglioramenti economici previsti dalla legge.

L'Ufficio Personale Compartimentale di Napoli a cui sono stati richiesti chiarimenti, ha fatto conoscere che non ha provveduto alla liquidazione dei benefici in quanto essendo stato io inquadrato come « Sussidiario » non mi spettano.

Dall'esame del contenuto della suddetta circolare numero P.3.2.1/58855 del 13.10.72 si evince in modo chiaro che per il personale assunto come « Avventizio », la data 1.12.1938 è linea di suddivisione fra il periodo da riconoscere e quello da non riconoscere: e precisamente ad avviso del sottoscritto il primo periodo che va dalla data del 1.12.38 in poi, non può essere riconosciuto in quanto considerato già come servizio di ruolo (DM numero 1785/1938 e successivi provvedimenti).

Il secondo periodo va dalla data di assunzione come Avventizio straordinario alla data del 1.12.1938 che non trova sotto alcun profilo, né giuridico né economico collocamento fra il servizio di ruolo, è quindi riconosciuto come servizio fuori ruolo ai fini dell'applicazione della legge 15.2.1967 n. 40 art. 29. Altre volte attraverso il nostro Giornale, ho avuto modo di risolvere problemi e di fugare dubbi; spero di portare a compimento anche questa volta il lavoro di ricerca, che a mio avviso interessa molti dipendenti.

C.S.S. Gennaro Carotenuto
S. Maria La Bruna

● *Questa volta purtroppo non riusciamo a fugare il suo dubbio perché l'applicazione del disposto dell'art. 29 della legge 40 va esaminata caso per caso. Molti infatti di coloro che furono assunti come avventizi straordinari o contrattisti passarono poi attraverso altri provvedimenti che ne modificarono l'originale « status » per cui credono in buona fede di avere diritto alla applicazione della legge mentre non è così. Ci è impossibile dire quindi come stanno le cose per il singolo caso. Gli uffici competenti con la pratica personale in mano difficilmente sbagliano nel concedere o meno i benefici in parola.*

MACCHINISTI T.M. PRIMA E DOPO

Spett.le « Voci della Rotaia »,

vorrei esporre anch'io il mio caso, che è poi quello di tutti i Macchinisti t.m. della rete, con la speranza che venga pubblicato per opportuna conoscenza di tutti. Vengo subito al dunque. Prima del riassetto il Macchinista t.m. aveva uno stipendio pari all'Assistente di Stazione; superiore all'Aiuto Macchinista e al Verificatore. Dopo il riassetto invece, lo stipendio è inferiore a quello del Verificatore e dell'Assistente di Stazione; pari a quello dell'Aiuto Macchinista, anche se le responsabilità non sono diminuite e i ritmi di lavoro non sono da meno.

Poiché per molte categorie è stato abolito il primo parametro, perché non si è fatta la stessa cosa per i Macchinisti t.m. visto che dopo cinque anni di nomina si trovano a L. 116.375 di paga base, inferiore di due scatti a quella di un Capo Squadra Manovali assunto alla stessa data (16-9-1956?).

Giuseppe Gamba - Torino

● *Pubblichiamo ben volentieri la sua lettera con l'augurio che la Azienda e i Sindacati possano prima o poi affrontare e risolvere anche questo problema.*

AMICI, NON LEGGETE?

Cara Voci,

sono un ex ferroviere che ha beneficiato della legge 336/70 per lo esodo volontario.

Ho saputo recentemente della concessione del biglietto « F » al personale in attività di servizio. Non potrebbe la nostra Amministrazione estendere il rilascio di tale biglietto anche ai pensionati magari limitando la validità al Compartimento per il quale viene rilasciato e rendere le 12 caselle a tergo del biglietto stesso valevoli per i viaggi in 1ª classe di lunghezza superiore ai 500 Km. Per facilitare il compito del personale di controlleria, potrebbe essere apposta la dicitura « PENSIONATI ».

Mario Brinch - Ragusa

● *« Amici che vi rivolgete a "Voci" qualche volta leggete il giornale? ». Abbiamo già scritto molte volte che il biglietto serie « F » non può essere esteso ai pensionati perché è un biglietto di servizio per il personale « in servizio ».*

MACCHINISTI A 23 E A 25 ANNI

Signor Direttore,

siamo un gruppo di Macchinisti del Deposito Locomotive di Verona S. Lucia e desideriamo porLe un nostro problema.

Nell'anno 1946 con la revisione di carriera, molti colleghi del nostro concorso più anziani di età hanno avuto la nomina a Macchinista in data 1-1-1946.

Noi invece avendo compiuto il 25° anno dopo il 1-7-46 abbiamo firmato detta nomina in quest'ultima data, (cioè il 1-7-46).

Ora che tutti i Macchinisti hanno la possibilità di avere la nomina al 23° anno di età, non sarebbe possibile rivalutarci quei sei mesi di carriera e di stipendio per metterci alla pari dei nostri colleghi di concorso?

Vittorio Poiani - Verona

● *Forse c'è qualcosa di inesatto nelle sue affermazioni perché la revisione della carriera è avvenuta in forma sostanziale nel 1958 con la entrata in vigore della legge 425 (Stato Giuridico del Personale F.S.) e quella più recente con il D.P.R. 1079 del 1970. Però è vero che con il vecchio ordinamento non era possibile avere la nomina a Macchinista prima del compimento del 25° anno di età per cui Agenti dello stesso concorso potevano essere differenziati nella carriera per ragioni di età. Ora tale limite è sceso al 23° anno di età con 3 anni di anzianità di servizio.*

Comunque a nostro avviso il problema è fondato e la richiesta sembra ragionevole.

VOCI E B.N.C. PER IL 1973
Tanti premi per voi e per i vostri figli

Abbiamo sotto gli occhi centinaia e centinaia di lettere, specie di ragazzi, che esprimono consensi per le nostre iniziative dello scorso anno in particolare per la concessione delle borse di studio e per i premi vacanze. Mentre porgiamo a tutti il nostro affettuoso « grazie » assicuriamo i nostri abbonati che le stesse iniziative saranno riprese e ulteriormente migliorate per il 1973.

Ne beneficeranno tutti i nostri abbonati che sono anche soci della Banca (basta possedere una quota di capitale di L. 1.000) e nel contempo o correntisti o assicurati. Ecco i premi che saranno assegnati nel 1973:

— premi risparmio per 10 milioni ai figli degli abbonati che avranno frequentato col migliore profitto la 4ª elementare nell'anno scolastico 1972-73;

— premi per viaggi, crociere e soggiorni per due persone in località turistiche;

— premi in denaro in occasione della Giornata del Ferroviere a coloro che si saranno segnalati per lodevole comportamento in servizio e fuori;

— premi in denaro a quanti si saranno distinti nella ricorrente campagna per l'acquisizione di nuovi abbonati al periodico.

Chiunque voglia contribuire alla nostra campagna abbonamenti può mettersi in contatto coi redattori compartimentali di « Voci » (il numero telefonico è nelle pagine di Tutta Rete) che provvederanno poi a segnalare i loro nominativi alla Redazione Centrale per la concessione dei premi.

La nostra opera di proselitismo deve essere svolta soprattutto tra i ferrovieri delle nuove leve. Il Periodico può costituire per loro un prezioso strumento per inserirsi nell'Azienda per conoscerne le strutture e l'organizzazione e, nello stesso tempo, per integrarsi nella nostra grande comunità umana.

Mentre porgiamo il nostro « grazie » a quanti vorranno collaborare con noi nella nuova Campagna di diffusione, rivolgiamo un caldo saluto a tutti coloro che nel corso del nuovo anno diventeranno nostri abbonati.

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC tutto è più semplice, sbrigativo, sicuro: si spende di meno, il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli perché la polizza comprende anche la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Leo Vitalini
Tel. 3130

● **Una riunione del C.I.R.U.** il giorno 3-5 si è tenuta ad Ancona presieduta da Padre Messori Roncaglia, con la partecipazione dell'ing. Lupi del Centro di Roma, di P.G. De Silvestri e del sig. Melica di Foligno. La numerosa assemblea è stata confortata dalla presenza del Direttore Comp.le ing. Vicuna, il quale, ha lodato l'attività delle R.U. cui si deve riconoscere il merito di voler creare un ambiente di lavoro più disteso in un clima di collaborazione. Ha quindi preso la parola P. Messori il quale ha sottolineato che il compito delle R.U. è di mediare le tensioni ricercando costantemente il dialogo, tenendo presente che vi è sempre la possibilità di trovare un punto d'incontro. La riunione si è chiusa, dopo ampio dibattito, con un intervento del Sig. Brenno Baldoni, organizzatore del convegno.

● **E' scomparsa,** in giovanissima età, l'Assist. di stazione Radicioni Vitaliana di Terni, consorte dell'A. Macch. Mauro Cortellucci. Al coniuge e ai familiari così duramente colpiti vada il nostro profondo cordoglio.

● **Per limiti di età** sono stati collocati a riposo il Segr. Tecn. Sup. Beato geom. Giacomo della 3ª Sez. Lav. di Pescara, gli Operai spec. Zuccatosta Giuseppe di Fabriano, Di Provvido Loris di S. Benedetto, Lisi Angelo de L'Aquila e il Verificatore Pelonara Giuseppe di Fabriano; auguri di lunga vita e serena quiescenza.

● **Due maschietti,** Roberto e Stefano, hanno allietato la casa del Manovale Villamena Ennio di Foligno. Complimenti ed auguri ai neonati e ai genitori.

● **Fiocco rosa** in casa del Macch. Paolella Renato di Ancona per la nascita di Simona; è nata Maruska al Manov. Carletti Mario del D.L. di Ancona, Vania all'Op. qual. Acciarri Luciano pure del D.L. Ancona, Antonella all'A. Macch. Bartoli Domenico della R.L. di Foligno, Rosanna all'Op. qual. Angelucci Massimo di Terni, Laura al Cond. Migliosi Nazzareno di Foligno. Vivissimi auguri a tutti.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **La III Mostra** di pittura allestita dal D.L.F. di Bari ha avuto successo di visitatori e di critica per il buon livello delle opere esposte. Per il colore sono stati premiati: 1° Michele Salomone dell'Ufficio Lavori; 2° Michele Chieco dell'Ufficio Lavori; 3° Nicola De Benedictis dell'Ufficio Ragioneria. Per il bianco e nero: 1° Antonio Ormas della Stazione di Bari Centrale; 2° Antonio Bizzarro dell'Ufficio Personale Compartimentale. Complimenti ai vincitori e un augurio di incoraggiamento a tutti gli espositori.

● **Cerimonie** del Precetto Pasquale si sono svolte presso la Squadra Rialzo di Foggia ed il Deposito Locomotive di Taranto alla presenza degli Arcivescovi delle rispettive città, di autorità ferroviarie e numerose maestranze.

● **Organizzata** dai reggenti compartimentali del C.I.R.U., è stata effettuata una gita di circa sessanta ferrovieri a Lourdes. Accompagnavano i gitanti il C.S. Superiore Giuseppe Tarulli ed il Macchinista Pietro Masotti; era con loro anche Padre Messori Roncaglia.

● **Un Convegno** di formazione sulle Relazioni Umane è stato organizzato dal CIRU al Centro climatico S. Paolo di Martina Franca in provincia di Taranto. I lavori sono stati aperti da una dotta relazione di Padre Messori Roncaglia e sono continuati con le relazioni del dott. Biagio Cammarata, Capo dell'Ufficio Ragioneria, e del dott. Fedele Mascolo, Capo della IV Divisione dell'Ufficio Lavori. Numerosi gli intervenuti.

● **Lauree** hanno conseguito: Michele D'Erasmo, figlio dell'Ispettore P.le dott. Antonio, in Ingegneria; Edoardo De Liddo, figlio dell'Ispettore Capo dott. Giulio, in Ingegneria; Leonardo Romano, Conduttore del DPV di Foggia, in materie letterarie; Anna Maria Basso, figlia del C. Treno Giovanni del DPV di Termoli, in Pedagogia. Congratulazioni ai neo laureati ed ai felici genitori.

● **Fiori d'arancio** per Domenico Cristallo, Manovale IE di Spinazzola, che ha sposato la signorina Antonia Cristallo; per Margherita, figlia del Capo Gestione Superiore Giovanni Paulillo di Bari Centrale, che ha sposato Vito Blasi; per Nicola Depalma, Segretario Tecn. IE di Barletta, che ha sposato la signorina Maddalena Illuzzi; per Alberto Rubino, Operaio qualificato IE di Barletta, che ha sposato la signorina Teresa Santomauro. Felicissimi auguri agli sposi.

● **La Cicogna** ha allietato la casa di: C.S. Superiore dott. Nicola Bonante, Titolare di Trani, con la quartogenita Francesca; Operaio arm. Sergio Navedoro del Tronco Lavori di Spinazzola, con il primogenito Giuseppe; Manovale Domenico Pappalardi, con l'arrivo di Rosalba. Che tutti crescano sani e non procurino grattacapi ai genitori.

● **La nomina a Cavaliere** al merito R.I. hanno ottenuto: Segr. Tecn. Sup. 1ª classe geom. Raffaele Festa, Capo Reparto Lavori; Segr. Superiore a riposo Mario Paganelli, già dell'Ufficio Movimento. Ad entrambi le nostre sincere congratulazioni per il meritato riconoscimento.

● **Sono andati in pensione** il Segretario Superiore rag. Antonino Tommasino e l'Applicato Capo signora Damaride Di Santo, entrambi dell'Ufficio Personale, salutati da superiori e colleghi durante simpatiche cerimonie. All'Officina Veicoli di Foggia sono andati in pensione il D.S. ing. Antonio Maiello ed il C. Ten. Superiore Mario Recinella. A tutti auguriamo lunga e serena pensione.

● **La Cicogna** ha portato Tiziano all'Oper. qual. Giovanni Magrone e Maria Rosaria all'Oper. qual. Michele Cataneo, entrambi dell'Officina Veicoli di Foggia: congratulazioni ed auguri.

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Sul bocciodromo** « Tre ville » di Reggio Emilia, la squadra boccistica di quel DLF ha brillantemente trionfato nel Torneo di bocce a squadre fra Aziende ed Enti Pubblici, organizzato dall'ARCI-UISF-FISB, torneo giunto quest'anno alla quarta edizione. La finale, disputata fra le 4 migliori squadre delle 24 partecipanti, è stata caratterizzata, oltre che da fasi di bel gioco, dalla viva partecipazione di un pubblico numeroso ed entusiasta; i sostenitori della squadra ferroviaria, tanto attenti quanto competenti, con il loro incitamento hanno contribuito alla vittoria della loro formazione, composta da Romano Bedocchi, Emilio Boni, Salvatore Buzzurro, Luigi Cingi, Ivo Corradini, Mario Ferretti, Renzo Ferretti, Guido Iori, Semen Morellini ed Orlando Quaquarelli, appartenenti alle stazioni di Reggio Emilia, Rubiera e Villa Cadé.

Nell'elogio che accomuna tutti i giocatori per il loro eccellente comportamento, spicca un plauso particolare al giocatore-capitano Buzzurro, il quale ha magistralmente diretto la squadra tanto da permetterle di ripetere l'« exploit » del 1971. I giocatori sono stati premiati con medaglie d'oro; al sodalizio sono andati il magnifico trofeo artistico per la 1ª squadra classificata e la coppa per la migliore coppia del torneo — 10 vittorie su 10 partite disputate —, formata di volta in volta dal quartetto Buzzurro - M. Ferretti - R. Ferretti - Quaquarelli.

● **Il terzo atto** dello spettacolo « D.P.R. 748 » si è concluso con l'uscita di scena di altri sei notissimi personaggi, i dottori: Bruno Gallorini (I.E., a casa come Dirigente Superiore), Marcello Manfrini (M., Dir. Sup.), Marcello Marchesi (M., Dir. Sup.), Enzo Romani (Capo Uff. Rag., Dir. Gen.), Germano Valesio (UPC, Dir. Sup.), Franco Villa (T., Dir. Sup.). Anche a loro un saluto cordiale, con un intreccio di ricordi: quelli che portano seco e quelli che lasciano fra chi resta. Al segno d'amicizia, all'augurio di felice riposo (e come potrebbe non essere felice?), si aggiunga il compiacimento per tanta fortuna: con quel po' po' di colpo gobbo che li ha colpiti, è auspicabile che offriranno da bere ai loro fedeli ed impegnati collaboratori di tanti anni di lavoro. Spero di essere capito se glielo rammento: nella fretta del momento, potrebbero dimenticarsene, o, peggio, potrebbe accadere il contrario.

● **Quel matto allegro** di Aldo Borghesani, Appl. Capo IE, sarà diventato folle di gioia, ora che sua figlia Valeria, Segretaria (Uff. Mov.), sposata Tattini, gli ha regalato un bel nipote, Paolo. Felicitazioni vivissime a tutti e tenete a bada il nonno.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Franco Murtas**, figlio dell'indimenticabile Cassiere Principale rag. Luigi, deceduto lo scorso anno, è stato eletto nuovamente Sindaco di Cagliari. Nel complimentarci sinceramente gli inviamo, noi ferrovieri, gli auguri di buon lavoro.

● **Marcia nuziale** per il rag. Antonello Ilieschi figlio del Segretario Superiore Lorenzo dell'Ufficio Lavori e per la sig.na Anna Carla Pinna, sposi nella chiesa di San Giuseppe a Pirri. Auguri!

● **Altri bei bimbi** sono nati in terra sarda. Si chiamano Damiana Lecce, figlia di Angelo Capo Stazione in Bauladu-Miles, Anna Siddi figlia di Efisio, Gestore 1ª classe a Berchidda, Daniela Picciau di Celeste Commesso dell'Ufficio Trazione, Donatella Roca del Capo Gestione Paolo, Loi Gabriella dell'Operaio Specializzato Giuseppe, Orrù Cristian, dell'Operaio Qualificato Sergio, Gia Paolo Vargiu, dell'Operaio Specializzato Renato, Filippo Pala dell'Aiuto Macchinista Pierino, Michele Junior Murtas del Capo Tecnico Superiore Michele, Stefano Diana del 1° Deviatore Gianfranco, Alessandra Contu del Manovale Luciano e Sonia Matteoni del Capo Tecnico Superiore Aldo. Ai bimbi ed ai rispettivi genitori gli auguri d'ogni bene.

● **Domenico Urbano**, Capo Gestione per tanti anni in Golfo Aranci, è stato trasferito alla Stazione di Foggia. Così serio, tanto bravo nel suo servizio il buon Mimì ha lasciato un vuoto nei cuori e nelle menti nostre. Invidiamo Foggia in questo momento perché ha riacquistato un proprio figlio, e quella Stazione un vero e valido agente. Affettuosi saluti da noi Sardi.

● **All'età di 84 anni** è deceduta a Monti (Sassari) la signora Peppina Pani, madre adorata del Gestore Capo Carlo Medda, titolare della Stazione di Monti-Telti. Condoglianze vivissime.

● **Nella Stazione di Cagliari** il 22 aprile scorso le Guardie Polfer Costantino Mameli, già medaglia d'argento al valor civile, e Mario Pizzo, con spirito di sacrificio ed abnegazione, hanno impedito che un energumeno, in evidente stato di ebbrezza alcoolica, compisse gesti inconsulti nei confronti di un gruppo di viaggiatori in attesa di altri provenienti da Sassari con l'ultimo treno, riuscendo ad immobilizzarlo ed a farlo ricoverare alla Neuro-deliri dell'Ospedale di Cagliari, con gravi conseguenze fisiche per gli stessi due agenti. Siffatta tempestiva e coraggiosa operazione ha riscosso i giusti consensi dei malcapitati viaggiatori e i lusinghieri commenti della stampa locale e nazionale.

● **Festeggiati** dai colleghi e superiori sono stati collocati in quiescenza Pasqualino Cossu, Verificatore del D.L. di Cagliari, Claudio Doro Macchinista dello stesso Deposito, Natale Pani Segretario Superiore 1ª classe dell'Ufficio Materiale e Trazione, Alberto Ebau Operaio Specializzato della Squadra Rialzo di Cagliari, Raimondo Marcis Segretario Superiore dell'Ufficio Personale Compartimentale, Luigi Delogu Commesso della Stazione di Chilivani. Ad essi auguriamo lunga e serena quiescenza!

● **Auguroni** anche al nuovo Capo Ufficio Materiale e Trazione ing. Vittorio Maione promosso Ispettore Capo, a Salvatore Pintau promosso Operaio Specializzato, a Mario Marras e Romano Sacci promossi entrambi Applicato Capo.

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Lauree:** Bruno Amedoro, figlio del Capo Stazione Sovrintendente Cav. Umberto, Titolare di Firenze Rifredi, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettrotecnica presso l'Università di Pisa discutendo la interessante tesi « Progetto di un alternatore a poli commutabili ».

Al neo Ingegnere i nostri vivissimi rallegramenti.

Tanti, tanti complimenti anche per il 110 e lode conseguito dalla simpaticissima Giustina Mannelli, figlia del Segretario Superiore Ugo dell'U.P.C., recentemente laureatasi in Archeologia presso l'Università di Firenze. Relatore il Ch.mo Prof. Paribeni.

Ancora una brillante laurea: in Ingegneria Meccanica presso la Università di Bologna Ugo Giovannini, figlio dell'Applicato Capo Nilo dell'U.P.C. Con il Prof. Caboni ha discusso la tesi « Progetto di forme di fusione per modello fotoelastico di Vessel nucleare ». Per il bravo giovanotto e anche per il sempre arzillo babbo i nostri auguroni.

● **Sono nati:** Laura, all'Operaio qualificato Rodolfo Biancalani; Lorenzo, all'Operaio qualificato Luigi Cosi; Leonardo, al Manovale Brunetto Botti. Ai trè felicissimi papà, dell'Officina Motori di Firenze Romito, gli auguri di « Voci ».

● **Auguri** per il conferimento della onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana al Capo Personale Viaggiante Superiore Raffaello Boccolucci, del Deposito di Pistoia.

● **Hanno lasciato il servizio:** il Manovratore Capo Vasco Corsi, di Siena; il Deviatore Capo Agostino Luperini, di Viareggio; l'Assistente di Stazione Corsino Corsini, di Pistoia; il Capo Gestione Superiore Mario Morescalchi, di Livorno C.le; l'Ausiliario di Stazione Gottardo Delnevo, di Berceto; l'Applicato Tecnico Capo Attilio Corri, dell'Ufficio Trazione Compartimentale, il Capo Tecnico Superiore Demos Angelini, di Livorno; il Macchinista Raffaello Mangani, di Firenze; il Macchinista Rodolfo Ricci, di Pisa; gli Operai Specializzati Angiolo Lombardi ed Enzo Mannucci e l'Operaio qualificato Bruno Carmannini, dell'Officina Motori di Firenze Romito.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Marcia Nuziale:** per l'Assistente di Stazione Caterina Pastorino della Stazione di Genova Sampierdarena e per il Man. Spec. Giuseppino Ravera del D.L. di Genova Brignole che nell'unire il loro amore hanno anche maggiormente stretto i vincoli della nostra grande famiglia ferroviaria. Testimoni il collega Ulderico Morando ed il sig. Piero Pastorino. Vivissimi auguri.

Nella suggestiva cornice della chiesa di N.S. di Lourdes in Frato l'Assistente di Stazione Maria Piccardo addetta alla Segreteria dell'Ufficio Movimento ha coronato il suo sogno d'amore col sì al sig. Sergio Lastrico. Lunga vita e fervidi auguri.

● **Stringiamo la mano** con l'auspicio di lieto riposo ai colleghi neo pensionati: Rosellini Michele Macchinista del D.L. di Genova Brignole, Offigli Pierandrea Capo Treno del DPV di Novi, Giuganino Aldo Macch. T.M. del D.L. di Genova Brignole, Alloisio Dario 1ª Deviatore della Stazione di Ovada, Ponzo Lorenzo Op. Arm. del 21° Tronco di Finale LM., Guasti Enrico Conduttore del DPV di Genova PP, Bianco Albenzio Op. Arm. del 4° Tronco di Stazzano, Donato Arturo Appl. Tecn. della Sq. Rialzo di Trasta, Bordignon Danilo Capo Treno del DPV di Genova Brignole, Romaniello Marco Op. Spec. Arm. del 9° Tronco di Genova Sampierdarena, Mazzarello Giuseppe Capo Tecn. Sovr. dell'Officina I.E. di Genova Rivarolo, Olivari Francesco Segr. Sup. di 1° cl. dell'Ufficio C.T., Modica Franco Capo Gestione Sovr. della Gestione Autonoma di Genova Marittima, Balestrero Francesco Macch. del D.L. di Novi S.B., Balestrero Romolo Op. Spec. della Sq. Rialzo di Genova Sampierdarena, Ginex Alfio Macchi. T.M. della Rimessa di S. Giuseppe, Parodi Dante Verificatore della Sq. Rialzo di Novi SB, Zunino Giuseppe Op. Spec. dell'8° zona A.C., Tosin Francesco Macch. del D.L. di Savona, Picasso Emanuele Op. Sp. della 9ª Zona I.E. di Nervi, Carbone Adelmo C.S. Sup. della Gestione Autonoma di Genova Marittima, Galliano Claudio A. Macch. del D.L. di Genova Brignole, Nardacchione Domenico Manovr. della Sq. Rialzo di Trasta, Schenone Luigi Conduttore del DPV di Genova PP, Moretti Dino Op. Qualif. dell'8ª Zona A.C., Bertolani Ing. Gaetano Isp. Capo dell'Ufficio Trazione, Castello Ing. Luigi Isp. Capo dell'Ufficio Lavori, Pengo Ing. Emilio Isp. Capo dell'Ufficio I.E., Di Martino Ing. Salvatore Isp. Capo Sup. dell'Ufficio Lavori, Venturini Dott. Adriano Isp. Capo dell'Ufficio Lavori.

● **Un pensiero di cordoglio** ed un abbraccio al CS Sup. Aldo Negro Titolare della Stazione di Vado L. che recentemente ha perso la tanto amata mamma.

● **Un sereno ricordo** per il collega in pensione Alfredo Chiamballero deceduto nel suo 68° compleanno per una caduta mentre col consueto amore curava il giardino del Dopolavoro Ferroviario di Genova Rivarolo.

● **Ci uniamo al dolore** del Macchinista di 1ª Cl. Alfredo Rosso del Deposito Locomotive di Savona per la repentina scomparsa del proprio padre.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **DLF** ha organizzato il campionato compartimentale cacciatori impostato su tre prove e con la partecipazione di quarantuno soci. La prima gara ha avuto luogo sul campo di tiro di Chiari ed è stata vinta da M. Garbelli, che ha conquistato il trofeo in palio, mentre S. Pagani e G.C. Martinini si sono classificati rispettivamente secondo e terzo nell'ordine. Le altre due prove si effettueranno in seguito.

Nei mesi di settembre, ottobre, novembre e dicembre il nostro DLF organizzerà il campionato compartimentale di caccia pratica aperto a tutti i soci. Gli iscritti, riuniti in gruppi di almeno tre persone, verranno avviati a battute di caccia in località meridionali della penisola. La tassa di partecipazione è di lire 200 ed è accettata dal delegato sportivo del DLF di Milano (stazione Milano C.le).

● **Ha lasciato il servizio** il cav. Antonino Chisari, dell'Ufficio Lavori, per raggiunti limiti di età. Lo hanno affettuosamente salutato i dipendenti di quella unità, i quali gli hanno consegnato un interesasnte dono ricordo. Auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **E' scomparso** a soli 48 anni il Revisore superiore dell'Ufficio Movimento Giuseppe Pilotto, colpito repentinamente da un male inguaribile. Ci uniamo alle condoglianze dei dipendenti dell'Ufficio.

● **Congratulazioni** al Cav. Francesco Scioli, C.S. superiore a riposo, insignito del titolo di Cavaliere Ufficiale su proposta del Ministro alla P.I. on.le Scalfaro. Al neo Cav. Uff., che da 20 anni dirige, quale presidente, il DLF di Arona.

● **Marcia nuziale.** Per il C.S. sup. Francesco Chiarello, di Milano P. Garibaldi, il quale, con

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

la gentile signora Mela, ha celebrato le nozze d'argento presso il santuario di S. Rita da Cascia in Milano. Alla coppia bis-felice oltre agli auguri dei colleghi ed amici, si associano in modo particolare quelli della figlia Lia, neo Segretario i.p. presso l'Ufficio Movimento.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **Nozze.** Nella monumentale basilica di S. Francesco di Paola, in Napoli, il 5 aprile hanno coronato il loro sogno d'amore la leggiadra signorina Rosa Quadroro — diletta figliuola del Segr. Vincenzo dell'Ufficio Ragioneria — ed il Dott. Mario Punzo.

Agli sposi, in viaggio di nozze nel Sud Africa, gli auguri di piena felicità da parte di « Voci ».

● **Nastro Azzurro:** è nato Mimmo Mocerino, primogenito del C. Treno Salvatore e della signora Elisa Ciaramella, nipote del nostro carissimo amico Cav. Domenico Mocerino, Dirigente Amministrativo dell'Ufficio Sanitario Compartimentale.

Al piccolo Mimmo, ai genitori ed ai nonni, auguri di ogni bene.

● **Hanno lasciato il servizio:** Per raggiunti limiti di età sono stati messi in quiescenza: l'Applicato Tecnico Capo Dario De Simone, dell'Ufficio Lavori; il Segr. Sup. Raffaele Gargiulo dello U.P.C., il Macchinista Domenico Nocerino, del D.L. di Napoli; il Macchinista Francesco di Grazia, del D.L. di Salerno; gli Operai Spec. Ciro Accordo, Giacomo Langella, Cataldo Domenico ed il Manovale Matteo Mustardino, della Officina S. Maria La Bruna; i Commessi Pasquale La Motta, Antonio Esposito e Luigi Simmaldone, dell'U.P.C., il Tecnico I.E. Giuseppe Lambiase, dell'8ª Zona di Torre C.le.

Per esodo volontario: i Dirigenti Generali Ing. Leopoldo Traverso e Ing. Vittorio Grimaldi, dell'Ufficio Lavori; il Dott. Sisino Schirripa, dell'Ispettorato Sanitario; Ing. Francesco Di Gennaro, dell'Ufficio Collaudi; i Dirigenti Superiori prof. Vincenzo D'Angelo e prof. Luigi D'Andrea, dell'Ispettorato Sanitario; Ing. Italo Fudda, Ing. Gabriele Romeo, Ing. Enrico Tarallo, Ing. Biagio Salerno, dell'Ufficio Lavori; Ing. Gaetano Cuomo, Ing. Gennaro della Corte, Ing. Ettore Montaina, p.i. Luigi Furgi, dell'Ufficio I.E.; Dottor Attilio Cavallo, Dott. Ettore Cioffi, Dott. Domenico Saccà, dell'Ufficio Commerciale; Dott. Carlo Caliman dell'Ufficio Ragioneria.

Beneficiando della legge 336/70 gli Ispettori P.li Dott. Raffaele Anatriello e Dott. Giuseppe Salati, dell'Ufficio Movimento; Dott. Mario Mirabile; Dott. Vincenzo Pappalardo e Dott. Francesco Vottis dell'U.P.C.; Dott. Carmine De Luca, Dott. Mario del Gaudio e Dott. Giulio Gaudiello, dell'Ufficio Ragioneria; Dott. Gaetano Calvanese, dell'Officina di Pietrarsa; Dott. Giuseppe Pascale, dell'Uff. I.E.; Operaio Spec. Liberato Celotto, dell'Officina di Pietrarsa; Felice Romano, Giuseppe Nardiello, Armando Totaro, Vincenzo Barometro, Gennaro Tarallo e Manovale Vincenzo Borli, dell'Officina S. Maria La Bruna.

A tutti i nuovi pensionati auguri di lunga e felice quiescenza.

Un particolare saluto ed auguri al carissimo amico Arturo Narciso dell'Ufficio I.E., il quale lascia un caro ricordo come ferroviere e come delegato dell'E.N.P.A.S.

Auguri, anche a nome del figlio Giovanni, al Gestore Capo Espedito Paradiso.

● **Atto di onestà:** Il giorno 13 marzo u.s., l'Operaio Specializzato Mandato Armando, dell'8° Tronco Lavori di Minturno, nei pressi degli Uffici Compartimentali della Stazione di Napoli C.le, rinveniva una borsetta contenente: un libretto di risparmio del valore di L. 126.000, L. 30.000 in contanti ed altri documenti, che subito consegnava al vicino Comando Polfer di Napoli C.le, dichiarando di rinunziare ad ogni eventuale ricompensa.

L'atto di onestà del nostro agente non ha bisogno di commento. Lo segnaliamo a chi di competenza.

● **In occasione del 1° maggio** — come ogni anno — ai dipendenti anziani d'aziende — particolarmente meritevoli — viene concessa l'ambita onorificenza della « Stella al Merito del Lavoro ». Quest'anno, per il Compartimento di Napoli, sono stati insigniti: il Capo Stazione Superiore Ferraro Enrico, della Stazione di Napoli Smistamento e l'Operaio Specializzato Cuprano Ciro, del D.L.

Ai nostri « Maestri del Lavoro » i più vivi rallegramenti

● **Auguri** al Verificatore a riposo Carbone Alberto, di recente nominato Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica.

● **I nostri lutti.** Il giorno 30 marzo u.s. si è spenta la signora Lombardi Maria Capozzi, madre dei colleghi Capo Tec. Sup. Giuseppe, Capo Deposito Mario e Verificatore Umberto.

Ai cari amici, così duramente colpiti nel loro affetto, giungano le espressioni di vivo cordoglio di « Voci della Rotaia ».

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Chiamato dalla fiducia** del sig. Direttore Generale l'ing. Antonio Piciocchi ha lasciato la dirigenza del nostro Compartimento per assumere quella del Servizio Movimento.

Nel corso di una significativa cerimonia, presenti tutti i Capi delle Unità del Compartimento e numerosi Funzionari ed Impiegati, il dott. Giuseppe Gallo, Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, ha porto al valoroso Funzionario un caloroso ed affettuoso saluto di commiato, mettendo in particolare evidenza l'impegno da lui profuso nel risolvere, durante il breve periodo di permanenza in Sicilia, parecchi dei numerosi problemi di difficile soluzione, quali la sistemazione degli scali di Palermo, Catania, Agrigento, Porto Empedocle, nonché la ricostruzione della stazione di Catania Centrale.

Il dott. Gallo ha anche voluto puntualizzare — nel corso del suo saluto — le indiscusse doti umane dell'ing. Piciocchi e la richiesta di collaborazione di tutto il personale, dalle categorie più umili a quelle più elevate, attraverso la brillantissima geniale trovata delle conferenze-dibattito.

All'ing. Piciocchi formuliamo da queste colonne l'augurio più fervido di una luminosa carriera.

Al dott. Gallo, che ha assunto temporaneamente la dirigenza del Compartimento, auguriamo buon lavoro nel nuovo importante incarico.

● **Hanno lasciato** l'azienda beneficiando dei noti provvedimenti in favore dei dirigenziali, l'Ispettore Capo Superiore ing. Edoardo Furrer, Capo dell'Ufficio Movimento, gli Ispettori Capi ing. Piettro Bazan e ing. Giuseppe Criscione, dell' Ufficio Materiale e Trazione, e gli Ispettori Capi ing. Giacomo Lo Porto, ing. Stefano Bicchieri ed ing. Francesco Cinà, tutti dell'Ufficio Lavori.

● **Promosso** Ispettore Capo Superiore, ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Movimento, in sostituzione del p.q. ing. Edoardo Furrer, collocato a riposo, l'ing. Rosario Tornambè al quale auguriamo buon lavoro nel nuovo incarico.

● **Laureo.** Maria Angela Milone, figlia del Segretario Superiore geom. Nicodemo, del Reparto Ragioneria M/T di Messina, in lettere con la votazione di 110 su 110. La sig.na Minone ha discusso, relatore il Chiar.mo Prof. Speranza, la tesi di letteratura latina « De Officiis ministrorum » di S. Ambrogio; Lucia Camilleri, figlia del Segretario Superiore rag. Giovanni, dell'Ufficio Personale Compartimentale, in matematica, con la massima votazione. Relatore il Ch.mo Prof. Calcara; Carmelo di Salvatore, figlio dell'Operaio specializzato Giovanni, del Deposito Locomotive di Catania, in medicina e chirurgia, con la votazione di 110 su 110; Rosalba Galletta, figlia del Capo Gestione Superiore Giovanni, della stazione di Messina, in matematica. Relatore il Ch.mo Prof. Amato.

Ai neo-dottori ed ai felici genitori « Voci » formula i più fervidi auguri.

● **I nostri lutti.** Sono improvvisamente venuti meno agli affetti dei propri cari, destando viva costernazione fra i numerosi amici e colleghi, il Dirigente Generale a riposo dott. Giuseppe Licheri, già Capo dell'Ufficio Sanitario di Palermo, il Segretario Superiore Antonino Thomas, dell'Ufficio Personale Compartimentale, e l'Applicato Capo Casimiro Inzerillo, dell'Ufficio Movimento.

Ai familiari esprimiamo i sensi della nostra solidarietà.

Esprimiamo anche le nostre sentite condoglianze al Capo Stazione Superiore rag. Pietro Vizzini, del Circolo Ripartizione Veicoli di Palermo, per la morte del caro papà.

● **Invito:** il Cav. Gaspare Messina, Macchinista presso il Deposito Locomotive di Messina, vorrebbe rivedere tutti i compagni che furono con lui ospiti del Collegio per orfani di ferrovieri di Porto S. Giorgio, dal 1935 al 1937.

Coloro che sono interessati al detto incontro possono stabilire diretti contatti scrivendo all'interessato.

● **Nozze d'oro:** le hanno festeggiate i Sigg. Giovanni Riti e Rosaria Ceresia, genitori del Segretario Francesco, dell'Ufficio Lavori, e del Capo Stazione Superiore Antonino, della stazione di Palermo Brancaccio, il giorno 7 aprile u.s., attorniati da numerosi parenti ed amici. Auguroni.

● **Marcia nuziale:** per Marcella Paternò, figlia del Segretario Superiore di 1ª classe Cav. Geom. Giuseppe, dell'Ufficio Lavori, che ha contratto matrimonio col Prof. Elio d'Anna; per Teresa Argento, figlia del 1° Deviatore Emanuele della stazione di Agrigento C.le e sorella del Capo Stazione Domenico della stazione di Paulilatino, che ha contratto matrimonio col sig. Filippo Sferrazza.

Alle novelle coppie « Voci » formula auguri di felicità e benessere.

● **Attività D.L.F.:** a Licata il 30 aprile u.s. — organizzata dal sodalizio locale — si è disputato un incontro di calcio fra le Rappresentative del D.L.F. di Caltanissetta e quella di Licata. La manifestazione è riuscita alla perfezione alla presenza di un folto pubblico che, sportivamente, ha incoraggiato gli atleti delle due Rappresentative. L'incontro, assai combattuto, si è concluso con la vittoria del Licata per 1 a 0.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel.3520

● **Il V. Direttore Ing. Lucio Mayer** ha tenuto nei locali dell'Amministrazione Provinciale della nostra città una dotta conferenza sul tema: « Stato attuale degli studi sulla fattibilità e sulla convenienza della trazione elettrica a 6 KV. corrente continua ». La conferenza è stata seguita con particolare interesse da un folto pubblico costituito da funzionari ferroviari in prevalenza da ingegneri e tecnici richiamati dalla personalità dell'oratore e

dal tema della conferenza stessa. E' intervenuto anche il Direttore Compartimentale Ing. Antonino Bitto. Ha presentato l'Ing. Meyer l'Ispettore Capo dell'IE Ing. Pietro Gafà che è presidente della sezione calabra dell'Associazione elettrotecnici ed elettronici italiani.

● **Fiori d'arancio Caridi-Pezzano.** Con singolare solennità sono state celebrate le nozze fra il Dott. Gianni Caridi, Direttore dell'I.N.A.I.L. di Reggio Calabria e la signorina Luigia Pezzano, figliuola del Dott. Napoleone, Segretario del Direttore Compartimentale. La cerimonia si è svolta in Assisi, nella Chiesa della Basilica di S. Damiano, dove sono convenuti, oltre ai numerosi congiunti degli sposi, i molti invitati. Testimoni al rito sono stati per la sposa: lo zio Dott. Egidio Murolo, Capo di Gabinetto del Comune di Reggio Calabria ed il cugino Dott. Ing. Antonio Albanese, docente dell'Università di Roma; per lo sposo: gli zii Dott. Franco Quartucci, funzionario alle Dogane di Milano ed il Sig. Raffaele Pezzano, funzionario della Direzione Compartimentale di Torino. Agli sposi felicissimi gli auguri più cordiali di « Voci ».

● **Laurea.** Col massimo dei voti e l'ambito plauso del Relatore, Ch. Prof. M. Napoli, si è brillantemente laureato in « Lettere classiche », con dotta ed apprezzata discussione sul tema: « Saggi di scavo nel foro di Paestum. La documentazione archeologica dell'ambiente Sud-Ovest », il giovane Antonio Capano figlio del Capo dell'Uff. D.C. di Agropoli, Capostazione Superiore Armando. Al neo dottore, che proseguirà gli studi per la prestigiosa specializzazione in Archeologia, gli auguri più vivi di « Voci ».

● **Medaglie ricordo.** L'Ufficio Personale Compartimentale di Reggio Cal. alla cui dirigenza vi è l'impareggiabile Ispettore Capo Cuzzupoli Dott. Alessandro ha intrapreso una simpatica ed apprezzata iniziativa onorando coloro che vengono posti in quiescenza con la consegna di una medaglia d'oro-ricordo recante in conio la data di assunzione e quella di collocamento a riposo. Noi non abbiamo voluto rimanere insensibili alla iniziativa e ci siamo inseriti in maniera singolare donando un frammento di vera rotaia accompagnata da un modesto ma sentito messaggio a nome del nostro Periodico recante gli auspici per una lunga e serena quiescenza. Alla cerimonia che si è svolta nell'Ufficio del Capo dell'U.P.C. è intervenuto il Direttore Compartimentale Prof. Dott. Ing. Antonio Bitto, il Dott. Alessandro Cuzzupoli e noi. Parole di circostanza sono state pronunziate dal Direttore, dal Capo Ufficio e da noi. Quindi sono state distribuite fra gli applausi le medaglie ed i frammenti di rotaia ai seguenti pensionandi: Ispettore P/le Dott. Domenico Romeo; Applicati Capo: Pasquale Scopelliti, Santo Marino, Francesco Verona, Francesco Scambia; Applicato Domenico Calabrò; Aiutante Carmelo Pennesti e Commesso Capo Carmelo Letterio Minniti. La cerimonia si è chiusa con un ricco rinfresco e fra gli applausi.

● **Stelle al merito.** Su proposta del Ministro dei Trasporti il Presidente della Repubblica ha insignito della « Stella al Merito del Lavoro » gli amici Capo Gestione Sovr. Aurelio Sassi, Capo Deposito Sup. Vincenzo Marra e Tec. d'Impianto dell'I.E. Antonio Barberio. La cerimonia si è svolta nel Salone dell'Amministrazione Provinciale di Catanzaro. La motivazione dice tra l'altro... « per avere contribuito al progresso economico con particolare perizia e laboriosità ». Congratulazioni!

● **Encomio.** Le nostre congratulazioni al 1° Manovratore della Stazione di Reggio Calabria Centrale Antonio Viglianti per l'Encomio conferitogli dal Sig. Direttore Generale per atto di particolare coraggio che è valso a mettere in salvo un incauto viaggiatore che attraversava i binari al sopraggiungere di un treno.

● **I nostri lutti.** Si è spento dopo una laboriosa vita dedicata alla famiglia e al lavoro nella nostra Azienda il Capo Gestione P/le Sottilaro Cav. Rosario di Villa S. Giovanni. « Voci » cui l'Estinto era particolarmente affezionato esprime alla famiglia le più sentite condoglianze ed il proprio profondo cordoglio.

● **E' nato** Demetrio all'amico Macchinista Antonio Romeo, attualmente distaccata all'U.P.C. in attesa di cambio qualifica. Il piccolo, al quale in omaggio al nonno paterno è stato dato il nome Demetrio è venuto tanto atteso a tenere lieta e chiassosa compagnia alle tre graziose sorelline Francesca, Saveria e Tiziana. Al felice papà ed alla ancora più felice Mamma, signora Caterina De Carlo i nostri rallegramenti.

● **Il Dott. Giovanni Belfiore,** Dirigente Superiore a.r. è diventato nonno. La casa del figlio Dott. Santo, funzionario del Banco di Roma è stata allietata dalla nascita di una graziosa bimbetta alla quale sono stati dati i nomi di Francesca Carla. Auguri di ogni bene e felicitazioni a tutti.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Marcia nuziale.** Il giorno 5 maggio corr. nel suggestivo Santuario della Madonna del Tufo presso Rocca di Papa (Roma) si sono uniti in matrimonio il geometra Enzo Giulietti, figlio del CS Super a.r. Bruno già della Cabina A.C.E. di Roma Termini, e la gentile signorina Edda Gabriella Lucioli. Porgiamo i nostri vivissimi auguri e felicitazioni.

● **Cicogna express.** La casa dell'Assist. Capo Antonio Papa dell'Ufficio Veicoli di Roma Termini è stata recentemente allietata dall'arrivo del piccolo Mario, giunto a tenere compagnia al fratello Fabio. Le nostre congratulazioni ed auguri vivissimi al neonato, all'amico Papa e alla gentile mamma signora Luciana nata De Angelis.

● **Onorificenza.** Con D.P.R. in data 2-6-1972 è stato insignito della onorificenza di « Cavaliere al merito della Repubblica Italiana » il Segret. Super. Dott. Angelo Santini dell'Ufficio Commerciale di Roma. Vive felicitazioni ed auguri.

● **Una dinastia di ferrovieri.** (Dalla Rete Mediterranea, alla Rete Adriatica e alle FS) è quella dei Capodicasa di Sulmona: Genitori: Giuseppe (1859-1946) 42 anni di servizio come « guardiano »; Francesca (deceduta nel 1926) 18 anni di servizio come « guardia barriera ». Figli: Ercole (nato nel 1888) 39 anni di servizio come Aiuto macchinista. Berardino (nato nel 1896) 40 anni di servizio come Conduttore Capo 1ª Classe. Quirino (deceduto) 38 anni di servizio come Conduttore Capo 1ª Classe. Antonio (nato nel 1901) 48 anni di servizio come Macchinista 1ª Cl. Riassumendo sono duecentodiciotto anni di lodevole servizio prestati alla « Ferrovia ».

Porgiamo agli attuali componenti gli auguri e le felicitazioni di voci ed onoriamo con grato ricordo la famiglia Capodicasa i cui membri seppero dedicare alla rotaia l'intera vita operosa e modesta.

Non udremo più la « voce » di Maria, l'annunciatrice ai treni che da oltre venti anni prestava servizio alla radio di Roma Termini. Un incidente stradale l'ha stroncata proprio quando ormai stava per andare in pensione e godere, finalmente, dell'affetto dei cari e dei tanti amici.

Maria KATICH PICITA era nata a Dubrovnik, profuga jugoslava, nazionalizzata italiana, era stata assunta come « fattorino straordinario » nel 1943 e dal 1950 prestava servizio alla radio di Roma Termini con la qualifica di assistente capo.

Noi tutti colleghi la ricordiamo, era, la sua, una voce inconfondibile, cordiale, calda, alla quale ci eravamo abituati e che ora rimpiangiamo.

● **Commiato.** Ha lasciato in questi giorni l'Azienda per raggiunti limiti di età il Capo gestione Ernesto Capra, di Roma Tiburtina, dopo 34 anni di lodevolissimo servizio. L'amico Capra, che gode di grande stima fra i suoi Superiori e collaboratori, ci ha inviato una vibrante lettera (che purtroppo non possiamo pubblicare per ragioni di spazio) nella quale, con nobili parole, rivolge un caldo e cordiale saluto a tutti gli amici ferrovieri, dai quali si separa fisicamente ma non idealmente, in particolare a quelli addetti alla manovra che, egli dice, « sopportano il maggior peso del servizio ferroviario ». Ricordando infine la sua lunga esperienza della vita, l'autore conclude con la esortazione ai giovani ferrovieri a bene operare e ad affrontare con serenità d'animo e serietà di intenti il lavoro della Ferrovia.

Anche noi di « Voci » ci congratuliamo vivamente con il collega Capra e gli porgiamo i più fervidi auguri di una lunga e serena quiescenza.

ROMA Servizi

● **E' deceduto** il Dir. Sup. dr. Mauro Matteoli del Servizio Approvvigionamenti, recentemente collocato a riposo. Ai familiari le nostre più vive condoglianze.

● **Cicogna express:** la signora Claudia Autiero in Capodimonte ha dato alla luce la secondogenita Simona, alla quale inviamo il nostro « benvenuta! », con tante felicitazioni ai giulivi genitori.

● **Marcia nuziale:** la sig.na Alessandra Mannello, figliuola diletta del collega Segr. Sup. di 1ª cl. Giuseppe, si è sposata col sig. Francesco Corazzi. Un coro di auguri da parte di tutti i colleghi.

● **La figlia** del Commesso Capo Guido Milio, del Nucleo Trazione, Erminia, si è unita in matrimonio con il rag. Roberto Jacovacci: auguri vivissimi da colleghi e amici.

● **E' nato** Riccardo, primogenito del collega Luigi Aversa, Segr. Tecnico del Servizio Lavori. Auguri e felicitazioni alla mamma signora Ernesta.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **A cura** delle Associazioni dei Ferrovieri Combattenti, Partigiani e Reduci, sono state tributate onoranze ai Ferrovieri Caduti per la causa della Liberazione, con cerimonie commemorative tenutesi il 25 aprile u.s. nella stazione di Torino PN ed il giorno successivo presso il DL di Torino Smist.mo, l'OMR ed il Controllo Merci. Alle manifestazioni sono intervenuti gli On. Paolo Vittorelli, Frida Malan e Carlo Donat-Cattin, le massime Autorità aziendali e numerosi Agenti.

● **Nel corso** di una simpatica ed affettuosa cerimonia di commiato, i ferrovieri in servizio ed in quiescenza del Reparto Medico di Borgomanero hanno consegnato una medaglia d'oro al Medico di Reparto Dott. Orazio Di Francesco, per la preziosa opera sanitaria da lui svolta durante ben trentatré anni di ininterrotto servizio. A nome di tutti i convenuti ha rivolto parole di

TUTTARETE

Piccole cronache dai Compartimenti

plauso e di ringraziamento al festeggiato il V. Segretario provinciale della Comunità dei ferrovieri europei, Paolo Ceratti.

Anche da queste colonne al Dott. Di Francesco i più affettuosi auguri.

● **Il D.P.R. 748** ha offerto l'esonero anticipato ed una meritata promozione ad altri valenti Funzionari, ai quali porgiamo tanti fervidi auguri di ogni soddisfazione avvenire.

Per questo mese l'elenco comprende: i Dirigenti Generali Ing. Luigi Caruso, Capo dell'Ufficio Materiale Trazione, Ing. Wladimiro Baggiani, Capo dell'Ufficio Lavori, Ing. Ettore Fittante, Capo dell'Ufficio Collaudi ed i Dirigenti Superiori Ingg. Goffredo Carassiti, Gerardo D'Autilia, Cesare Martinelli dell'Ufficio Lavori; Ing. Luciano Margara dell'Ufficio Impianti Elettrici, Dott. Arturo Rodriguez, Capo della Divisione Approvvigionamento ed Ing. Michele Cirillo dell'Ufficio Movimento.

● **Un « encomio »** solenne è stato conferito dal Direttore Generale al Manovratore i.p. Oreste Giordanengo, della Stazione di Savigliano, con la seguente motivazione: « Il giorno 11 marzo 1972, nella stazione di Savigliano, accortosi che una viaggiatrice si accingeva ad attraversare i binari nel momento in cui stava per sopraggiungere il treno ET 506, interveniva in soccorso della predetta e, con grave rischio della propria incolumità, riusciva a trarla in salvo ». Al valoroso Collega un « bravo » di tutto cuore.

● **In sostituzione** dell'Ing. Luigi Caruso, recentemente collocato in quiescenza, ha assunto la dirigenza dellUfficio Materiale e Trazione l'Ing. Edoardo Oliva, al quale porgiamo un cordiale benvenuto ed i più vivi auguri di buon lavoro.

● **Binario dieci:** La giovane Elena Dagna, figlia dell'Ispettore Capo Superiore Romeo, Capo dell'Ufficio Ragioneria, ha recentemente conseguito presso l'Università di Torino, con il brillante risultato di 110/110 e lode, la laurea in lettere, discutendo con il Relatore Prof. Alessandro Galante Garrone la tesi: « Kuliscioff e gli inizi del socialismo italiano ». Vivissime felicitazioni, che estendiamo anche al giovane Leonardo Lodolo, figlio dell'ex Capo Tecnico Linea Superiore Antimo di Omegna, che con lo stesso risultato ha conseguito a Torino la laurea in scienze biologiche, discutendo, relatore il Prof. Ambrosino, la tesi: « Analisi gas-cromatografica degli aminoacidi naturali ».

● **Marcia nuziale** di tutto riguardo per questo mese: all'onore della cronaca le nozze di diamante, celebrate il 19 corr. in quel di Cantavenna, degli sposini Arturo Masetto e Maria Zorzi, genitori dell'amico Giacinto, Capo Personale Viaggiante Superiore del DPV di Chivasso.

Le più vive felicitazioni, con il più sincero augurio di poterle rinnovare fra cinque anni in occasione delle loro nozze di platino.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Apprendiamo** con compiacimento che il dr. Felice Parisi, Capo della Divisione Unica del locale Ufficio Ragioneria, è stato promosso Ispettore Capo a decorrere dal 16-4-1972.

Hanno raggiunto la stessa qualifica, con decorrenza 1 gennaio 1972, il dr. ing. Vincenzo Mutolo, Capo della Divisione 2ª Veicoli e Impianti del locale Ufficio Materiale e Trazione e dal 27-4-1972 anche il dr. ing. Andreino Gritti, Capo della Divisione d'Esercizio dell'Ufficio Mater. e Trazione.

Ai neo-promossi giungano gli auguri sinceri dei superiori, dei colleghi e dei dipendenti.

● **Proveniente** dall'Ufficio Lavori di Verona, è giunto il 2 aprile a Trieste, per assumere la Dirigenza della Divisione 3ª Patrimoniale del locale Ufficio Lavori, l'Ispett. P.le geom. Venerio Stefanini.

Col 1° maggio ha raggiunto l'Officina Veicoli di Vicenza il Segr. Tecn. Luciano Della Favera, addetto al Reparto Telefoni del locale Ufficio Imp. Elettr. Con la stessa decorrenza è stato anche trasferito alle dipendenze dell'Ufficio I.E. di Napoli, per essere destinato al Reparto d'Esercizio di Benevento, il Segret. Tecn. De Angelis Antonio, addetto al Gruppo Materiali del locale Ufficio Imp. Elettr.

Al geom. Stefanini giunga gradito il « ben arirvato tra noi » dei superiori e dei colleghi, ai due amici che sono andati via giunga l'augurio sincero di buon lavoro nella nuova Sede da parte dei colleghi e di « Voci ».

● **Ha lasciato il servizio** il 26 aprile con la qualifica di Ispettore Capo il p.i. Ugo Fidenzi, Capo della Divisione 3ª del locale Ufficio Imp. Elettr.

Nel corso di una simpatica cerimonia il Fidenzi è stato festeggiato dai superiori e dai colleghi, che hanno voluto in tal modo ricordare i molti meriti da lui acquisiti nel corso dei tanti anni in cui ha prestato servizio alle dipendenze dell'Amministrazione ferroviaria.

Il 7 aprile è stato collocato in pensione, per raggiunti limiti di età, il Segret. Sup. di 1ª cl. Renato Mezzetti, Capo del 5° Reparto — Riscontro, Pagamenti e Riscossioni — del locale Ufficio Ragioneria.

Giungano al caro Mezzetti, che è stato calorosamente salutato dagli amici e dai superiori, gli auguri sinceri di una lunga e serena quiescenza.

● **Il 24 aprile** il Segretario Maria Lucia Veliscig, della Segreteria del locale Ufficio Movimento, ha coronato il suo sogno d'amore unendosi in matrimonio con il Capo Stazione Pietro Lombardo, della Staz. di Rubiia S. Michele.

La cerimonia nuziale è stata officiata nella suggestiva Chiesa Parrocchiale di Cormons.

« Voci », gli amici e i colleghi porgono agli sposi auguri di felicità.

● **Per la terza volta,** il 27 aprile, il Segret. Sup. geom. Gaetano Arena, Capo Gruppo Alloggi del locale Uff. Person. Comp.le, è divenuto papà di un grazioso frugoletto, cui è stato dato il nome di Andrea.

Auguri sinceri alla gentile signora Irma, che è ormai madre di tre baldi giovanotti, al caro amico e al neonato.

La casa dell'Applicato Armando Verona, del Gruppo Contratti del locale Ufficio Movimento, è stata allietata il 22 aprile dalla nascita di Giuliano.

Il 4 aprile la porta di casa dell'Appl. Capo Michele Cimini, addetto al Reparto Treni Merci del locale Uff. Movimento, è stata adornata con un fiocco rosa per la nascita di Federica.

Alle gentili signore Gioconda e Sandra, rispettivamente mamme di Giuliano e di Federica, giungano gli auguri sinceri degli amici e di « Voci ».

● **Di recente** si sono riuniti a Cervignano del Friuli tutti i Presidenti dei D.L.F. del Compartimento di Trieste per concertare le attività dopolavoristiche delle singole Sezioni e compartimentali.

Per interessamento dei giovani dirigenti del D.L.F. di Cervignano, guidati dal valido ed esperto Presidente Luciano Gradini, è stato presentato un nutrito programma ricreativo, sportivo e culturale da attuarsi nel corso del corrente anno.

In detto calendario figurano: gare di bocce - tiro al piattello - gare di pesca - canottaggio - scacchi e dama, corsi di ginnastica correttiva - lezioni di musica ed interessanti gite turistiche.

Attualmente è in corso il torneo interno di calcio, riservato ai soli ferrovieri, al quale hanno aderito ben sei gruppi di appassionati appartenenti ai vari Impianti e Servizi.

● **Il Dopolavoro** di Cervignano, ha scoperto d'avere tra i suoi soci un valido fer-modellista.

Il pensionato Enea Bonatti, infatti, ha ultimato di recente la costruzione di un modellino di una locomotiva a vapore del gruppo 552, che l'Ansaldo e la Breda costruivano nel 1899 per conto delle ferrovie dello Stato.

La locomotiva, costruita in scala 1:10, identica anche nei minimi particolari al modello originale, è perfettamente funzionante.

Nulla è stato trascurato dal costruttore; ci sono i respingenti a molla, le sospensioni, i freni meccanici che agiscono contemporaneamente su tutte le sette coppie di ruote, il segnalatore acustico.

C'è persino il serbatoio della sabbia con il meccanismo di scarico sulla rotaia per evitare lo slittamento delle ruote motrici.

Il Signor Bonatti che per diversi decenni è stato capo tecnico degli apparati centrali nei compartimenti di Trieste, Verona, Bologna, Mantova e Reggio Calabria, ha ideato e cominciato il lavoro nel 1920 sospendendolo nel 1928 senza alcuna intenzione di riprenderlo; aveva anzi deciso di disfarsi di tutto il materiale. Nel 1967 invece riprese a lavorare, fermamente intenzionato a portare a termine la costruzione.

Recentemente, dopo circa cinquanta anni dall'inizio del suo paziente lavoro, occupando il tempo libero, il collaudo della locomotiva, su rotaie di alcuni metri di lunghezza, anche queste in scala (lo scartamento è infatti di 14 centimetri e mezzo). Il veicolo costruito tutto in ferro, acciaio e bronzo, pesa 80 Kg. compreso il tender, è lungo 160 centimetri e alto 40. Al termine dell'impresa il Bonatti è stato festeggiato da amici e colleghi giunti da tutti i compartimenti dove nel passato ha prestato la sua opera di ferroviere.

● **Hanno lasciato** il servizio per raggiunti limiti di età anche il Capo Treno Antonio Bianchi del D.P.V. di Trieste C.le; il Deviat. Capo Bruno Zennari della staz. di Trieste C.le e l'Oper. spec. Giovanni Brescia della 1ª Zona Imp. Elettr. di Trieste C.le.

« Voci » e gli amici augurano lunga e serena quiescenza.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Proveniente** dal Compartimento di Verona è giunto l'Ispettore Capo dr. ing. Millo Rebonato, il quale ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Impianti Elettrici Compartimentale.

L'Ispettore Capo dr. Mario Battinelli, invece, proveniente da Roma, ha assunto la dirigenza del locale Ufficio Movimento Compartimentale. Ad entrambi gli esimi Dirigenti il nostro più cordiale benvenuto e l'augurio più vivo di proficuo lavoro nel nuovo importante incarico.

● **Partenze anticipate** - Il 30 aprile ha lasciato volontariamente il servizio per un riposo anticipato il dr. Paolo Surace, Capo Divisione del locale Ufficio Impianti Elettrici.

Al caro e noto Funzionario, che in tanti anni di lavoro nel Compartimento di Venezia, per le sue spiccate doti umane e professionali suscitò ammirazione e stima profonde, vada l'augurio più sincero di vita lunga e serena. Presso l'Ufficio Personale Compartimentale di Venezia si è svolto un affettuoso incontro di commiato di due colleghi ed amici carissimi: la signora Carla Busso nata Lanzini e Mario Zona, che non hanno saputo resistere alle lusinghe della legge n. 336/1970.

Tutti hanno augurato loro caldamente una quiescenza lunga e felice.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Terremoto dirigenziale:** Nel Compartimento l'articolo 67 della Legge n. 748/72 ha operato in sordina, ma ha provocato, e non è finita, il «cambio della guardia» nella dirigenza della quasi totalità degli Uffici. Così anticipatamente hanno lasciato il servizio: alla Trazione, il Capo Ufficio Ing. Luciano Tosolini; gli Ingg. Spartaco Benetti e Valentino Nardi, il Dr. Giovanni Meo; ai Lavori di Verona, il Capo Ufficio Ing. Mario Tugnoli, gli Ingg. Federico Zucchetti, Vittorio Rotter e Giuseppe Zuccalà; ai Lavori di Bolzano, il Capo Ufficio Ing. Sergio Indelicato e l'Ing. Danilo Scandura; agli Impianti Elettrici, il Capo Ufficio Ing. Raimondo Marfisa e l'Ing. Sergio Naletto; alle Officine GR di Verona, il Capo Ing. Eduino Querena, gli Ingg. Luciano Adami e Alessandro Panozzo; all'Officina GR di Vicenza, il Capo Ing. Luigi Biagetti; ai Collaudi di Verona, il Capo Ing. Bruno Meggiorin; al Sanitario, il Capo Ufficio Dr. Marcello Gherardi. Le provvisorie sostituzioni sono così avvenute: all'Ufficio Trazione l'Ing. Quirido Castellani; ai Lavori di Verona, l'Ing. Fausto Scibilia; ai Lavori di Bolzano l'Ing. Enzo Lenzi; agli Impianti Elettrici, l'Ing. Oscar La Torre; all'Ufficio Sanitario, il Dr. A. Giulio Sesti; alle Officine di Verona e Vicenza rispettivamente gli Ingg. Italo Broggio Merlo e Rinaldo Blasi.

● **Ferrovieri Artisti:** La positiva critica alle opere di Giorgio Cammarata, in servizio presso l'Officina GR di Vicenza, pone in luce l'umanità di questo nostro bravo collega. La sua umiltà e sensibilità vengono premiate nel crescente successo ottenuto in mostre e concorsi nazionali ed internazionali. Le sue opere ormai si ritrovano in gallerie, collezioni pubbliche e private senza contare le citazioni in varie riviste, volumi e periodici d'arte e cultura. Dal 3 al 12 marzo ha esposto alla Galleria d'Arte Moderna «Alba» di Ferrara. Congratulazioni ed auguri da parte delle maestranze ferroviarie vi-Compartimento.

● **Rovereto, 24 marzo 1973:** La stampa: «La rassegna dei cori conforto di cultura». «Le canzoni della montagna fanno vibrare lo Zandonai». Quattro complessi nell'8ª Rassegna organizzata dall'Enal e dal Dopolavoro di Trento: «I Crodaioli» di Arzignano; «Plose» di Bressanone, «Sforzesco» di Milano e il «Bianche Zime» di Rovereto. I consensi del pubblico sono stati unanimi: il «tutto esaurito» al prestigioso teatro ne è la testimonianza. Abbiamo intravisto lo splendido successo della manifestazione nei volti sorridenti dei responsabili del nostro «Bianche Zime»: Sigg. Michele Di Mauro, Capo Tecnico Sup. e Dino Festi, Capo Gestione Sup. Il Direttore Compartimentale, Ing. Aldo Gargiulo, ha premiato i protagonisti della meravigliosa serata complimentandosi con il bravo e paziente maestro Remo Manica.

● **Pensionati in agitazione:** I pensionati mantovani hanno apertamente dichiarato un'azione di... sciopero. Vogliono che il locale Dopolavoro organizzi, almeno mensilmente, un simposio per loro e con loro. Il Presidente, Sig. Dario Lodi Rizzini è rimasto perplesso. Non sa come risolvere la vertenza. Ha rimediato sabato 21 aprile portandoli, erano un centinaio, a S. Giacomo Po. Tortelli, allegria, canti e balli e un'atmosfera giovanile hanno acuito la protesta. La festa va ripetuta. A ringraziamento, i nostri pensionati rappresentati dal Cav. Sterzi, già Titolare di Mantova, hanno offerto al bravo segretario del Dopolavoro, Sig. Cirano Vestina, una bella medaglia d'oro. Dopo, come ogni anno, l'eco della ancor melodiosa voce dell'ex titolare di Mozzecane, Cav. Stanzani, ha risuonato nella sala fra gli applausi dei presenti. Il nostro ottimo Minotauri ha scattato le tradizionali foto-ricordo.

● **I nostri lutti:** Improvvisamente Pietro Contreras ci ha lasciati: il 19 marzo il destino aveva fissato il suo crudele appuntamento e non gli ha consentito di rivedere la sua bella terra sarda e l'isoletta di Carloforte dov'era nato. Preceduto dal padre, era stato assunto, giovanissimo, presso l'Officina GR di Verona. Ultimamente veniva utilizzato presso il settore DLF-Colonie dell'Ufficio Personale. Era buono, discreto, paziente. I colleghi Anna, Vinicio, Fulvio, i Presidenti DLF tutti e gli amici sportivi profondamente costernati e addolorati, esprimono alla Signora Maria e ai figli Carmen e Pasquale le loro condoglianze.

● **Il Segretario** Superiore Rag. Mario Callegaro, Capo Gruppo Competenze Accessorie e già Titolare di Merano, è deceduto il 7 aprile. I sensi del nostro cordoglio alla moglie e ai due figlioletti.

● **Abbiamo notizia** che recentemente è venuto a mancare l'Op. Qual. 1ª cl. Livio Valentinotti, già in servizio al Deposito Locomotive di Fortezza. Nella sua specializzazione e bravura di calderaio, il martello pneumatico gli era stato fedele compagno nella vita. Lascia la moglie e due figlioli.

LOURDES

Visitate
LE GROTTE DI

BETHARRAM

FILATELIA

ITALIA

● Abbiamo avuto occasione di avvicinare il Dr. Fattorossi, Direttore della Divisione «Servizi Filatelici» dell'Amministrazione delle Poste Italiane, che ci ha assicurato che il valore da L. 300 della serie **Salviamo Venezia** sarà posto in vendita subito dopo la conclusione delle vertenza sindacale in corso insieme con il valore da L. 20.
Pensiamo che la vendita del saldo a completamento delle tirature approvate troncherà la speculazione in atto che ha già dato segni di cedimento.
Per evitare il ripetersi di situazioni analoghe le poste italiane, per le prossime emissioni, porranno in vendita i francobolli solo dopo che il Poligrafico dello Stato avrà approntato l'intera tiratura prestabilita.

● Da tempo sono stati posti in vendita i **Pacchi postali** da L. 20 e da L. 30 recanti, in calce al disegno, la dicitura «I.P.S. - Off. Carte Valori Roma», mentre i valori precedentemente distribuiti ne erano sprovvisti.
Indubbiamente uno dei due tipi sarà più raro, ma la mancanza di notizie circa le rispettive tirature e la sicura speculazione da parte dei soliti accaparratori, non permette, per ora, di prevedere quale dei due tipi acquisterà un maggior valore.

SAN MARINO

● Il giorno 10 maggio sono state emesse, contemporaneamente, tre serie di francobolli così denominate:
— Congresso Stampa Turistica (un valore da L. 50) in occasione del Congresso che si tiene a San Marino;
— Giochi della Gioventù (un valore da L. 100) in occasione della 5ª manifestazione organizzata dal Coni a cui prendono parte atleti sammarinesi;
— Europa 1973 (due valori da L. 20 e da L. 180) riproducente il bozzetto utilizzato da tutte le amministrazioni postali aderenti alla CEPT.

VATICANO

● Alle Poste Vaticane non è più in vendita, in quanto esaurito, il valore da L. 300 della serie emessa in occasione del 40° Congresso Eucaristico di Melbourne

VATICANO (Numismatica)

● Il giorno 4 aprile è stato posta in vendita la serie di monete dell'anno X del Pontificato di S.S. Paolo VI recanti il millesimo 1972, al prezzo di L. 3.000.
La serie è composta da otto valori: L. 1; L. 2; L. 5; L. 10; L. 20; L. 50; L. 100 e L. 500 che recano sul rovescio le stesse figurazioni della precedente emissione e sul diritto lo stemma del Regnante Pontefice, con intorno la scritta: Paulus VI P.M. A. X. MCML-XXII.

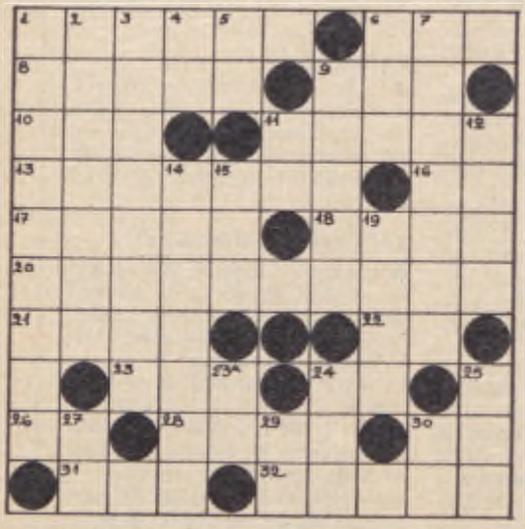
PICCOLA POSTA

● Continuano a pervenirci richieste da parte di colleghi per conoscere quali timbri speciali vengono utilizzati dagli Stati della area italiana in occasione delle emissioni filateliche. Accontentiamo il collega Vari di Roma e riproduciamo qui di seguito una cartolina **Maximum** riproducente il valore da L. 75 della emissione vaticana «40° Congresso Eucaristico di Melbourne» con il timbro speciale utilizzato.

S. DI MAURO

SORRIDA PREGO

Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 1) agevole; 6) la Cercato; 8) vano; 9) avverbio di tempo; 10) preposizione; 11) sul Lago Maggiore; 13) compagnoni; 16) le consonanti del dire; 17) ragione... greca; 18) titolato in breve; 20) proibizioni; 21) petto; 22) articolo femminile; 23) raganella; 24) me stesso; 26) prepos. articolata; 28) la città infernale; 30) esclamazione; 31) unità di superficie; 32) varietà di Agata.

Verticali: 1) entrano in finale; 2) fiore; 3) nebbie; 4) preposizione; 5) articolo; 6) istitutore; 7) lastra di metallo; 9) bigi; 11) Ancona; 12) sono pericolose ad usarsi; 14) spirito folletto; 15) ardisci; 19) re dei venti; 23-a) preposizione articolata; 24) moneta del Giappone; 25) pronome relativo; 27) articolo; 29) Torino; 30) lingua provenzale.

Sciarada (4+7 = 11)

IL COMPLESSO DEI « BEATLES »

Questo è il primo, il migliore,
anche se a molti sembra un po' eccitante.
Ad altri invece fa da tranquillante
e dà torpore!

CERASELLO

Cambio di sillaba iniz. (7)

TRISTE FINE D'UN GREGARIO DROGATO

Regolarmente non poteva avere
alcun successo, ed infatti è... scoppiato.
Così ci fu chi disse: « Io con quello
or mi faccio la birra: è già sfruttato ».

FEBEL

Zeppa (4/5)

GIOBBE E LA MOSCA

Seguendo un filo logico, quel tale,
in letargo si finge ad aspettare
che gli si posi sulle labbra, proprio
come fosse qualcosa da gustare.

ALADINO

Incastro (xxooooxx)

FARINATA DEGLI UBERTI

« Dalla costola in su tutto si ergea »,
l'amarezza del cuor quasi a frenare:
tale, al ricordo del suo gran passato,
tra il fuoco ardente, Farinata appare.

SIMON MAGO

Indovinelli

TERZETTO SULLA SPIAGGIA

S'atteggia a continente lui che fare
sa soltanto dei tuffi e sa pescare:
lei, puntigliosa che non ha l'eguale,
ama stare all'asciutto insieme a un tale
che pur facendo spesso l'affettato,
è quello che di tutti è men sboccato.

IL VALLETTO

UN GIOIELLO RARO

Perderlo? Fossi matto! Ha doti elette
pei luminosi sprazzi che riflette;
lo devo in una scatola serbare
e ciò mi dà parecchio da pensare!

MARIN FALIERO

PARLA LO SCERIFFO

Molti colpi di corda, non appena
s'arresterà, dovranno essergli dati.
I tipi come lui, nei tempi andati,
si tenevano avvinti a una catena.

VERTUMNO

UN IMBROGLIONE

La sua sostanza ha già polverizzato
e mi dà ai nervi, con quel suo umor nero.
Dappoi che espressamente egli è riuscito
a tanti a darla a ber, l'ho liquidato!

IL MAGGIOLINO

GIOVANI FANTINI

Quando stanno a cavallo, ben piantati,
si fan vedere assieme ed affiancati.
Escono in sella e, in quanto a movimenti,
van sempre avanti, sì, ma sono... lenti.

NELLO

DEPRESSIONE

Quello non parla; è troppo giù di corda.
Non piange: ha un nodo in gola
e se lo scuoti, resta indifferente;
ormai del mondo non gl'importa niente!

IL VERDICCHIO

UNA FRASE IMPRUDENTE

Or che l'ho messa su
mi dispiace d'averla pronunciata.

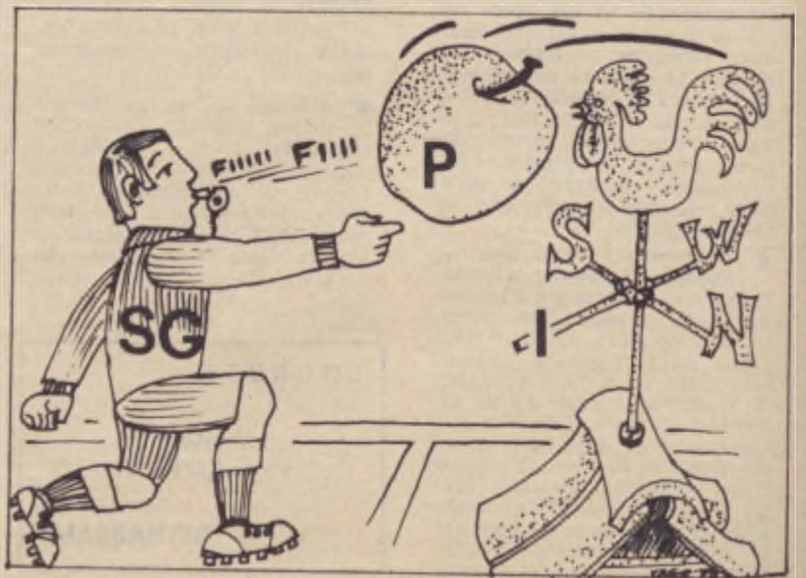
ASCANIO

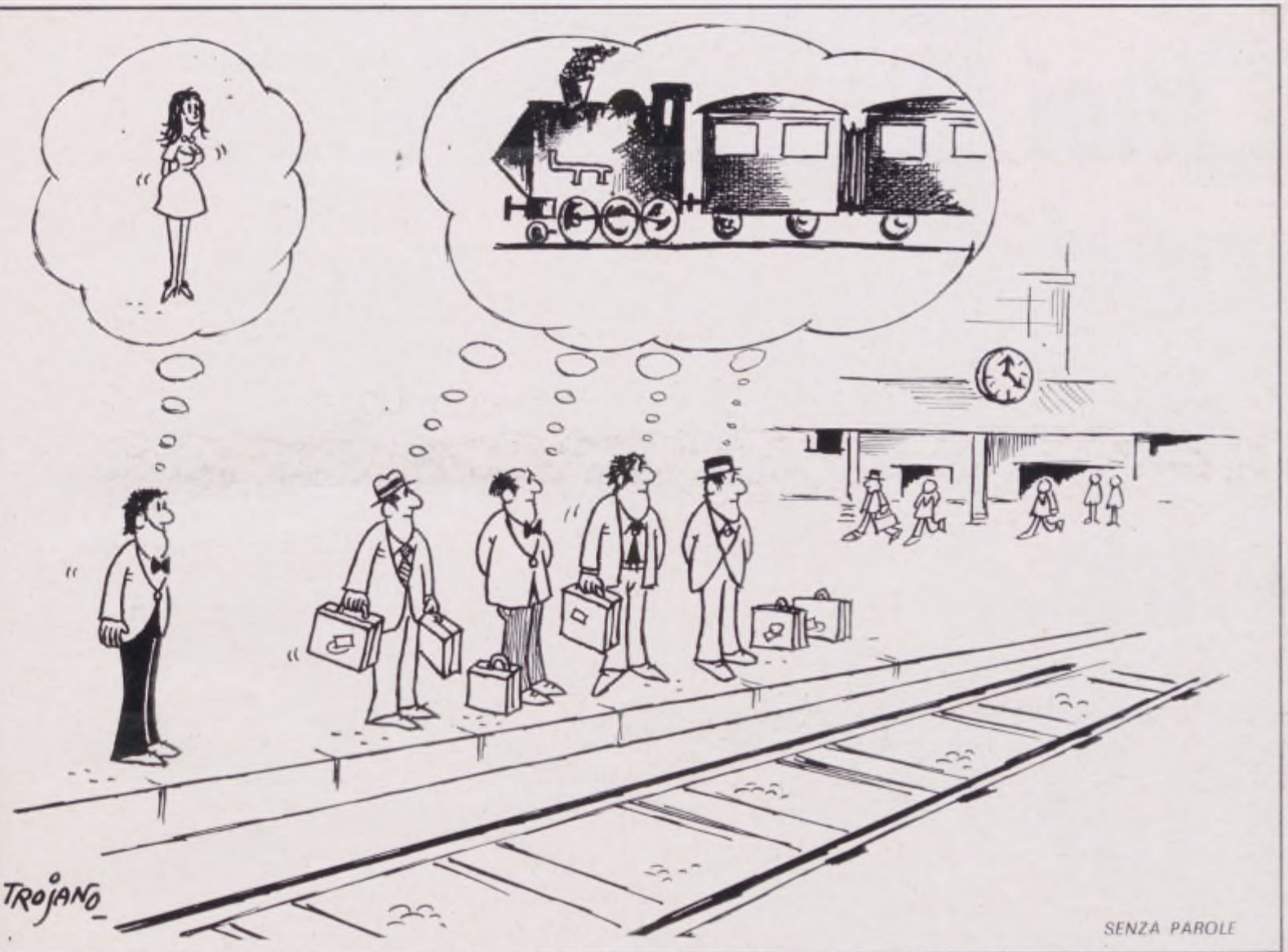
SOLUZIONI

SCIARADA: asso-pimento.
CAMBIO DI SILLABA: SCApolo/LUPpolo
ZEPPA: baco/baclo.
INCASTRO: seMOLino.
INDOVINELLI: le posate; il cervello; l'orologio; il caffè; gli occhiali; l'impiccato; la pancia.
REBUS: I N cameramen; TO DI somme = incameramento di somme.
REBUS: SG arbitro; P pomo; l'est I = sgarbi troppo molesti.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) facile; 6) Aba; 8) inane; 9) già; 10) nel; 11) Arona; 13) amiconi; 16) dr; 17) logos; 18) geom.; 20) inibizioni; 21) seno; 22) le; 23) ila; 24) io; 26) al; 28) Dite; 30) oh; 31) aro; 32) onice. **Verticali:** 1) finalista; 2) anemone; 3) caligini; 4) in; 5) le; 6) aio; 7) bandone; 9) grigi; 11) AN; 12) armi; 14) coboldo; 15) osi; 19) Eolo; 23-a) ai; 24) len; 25) che; 27) la; 29) TO; 30) Oc.

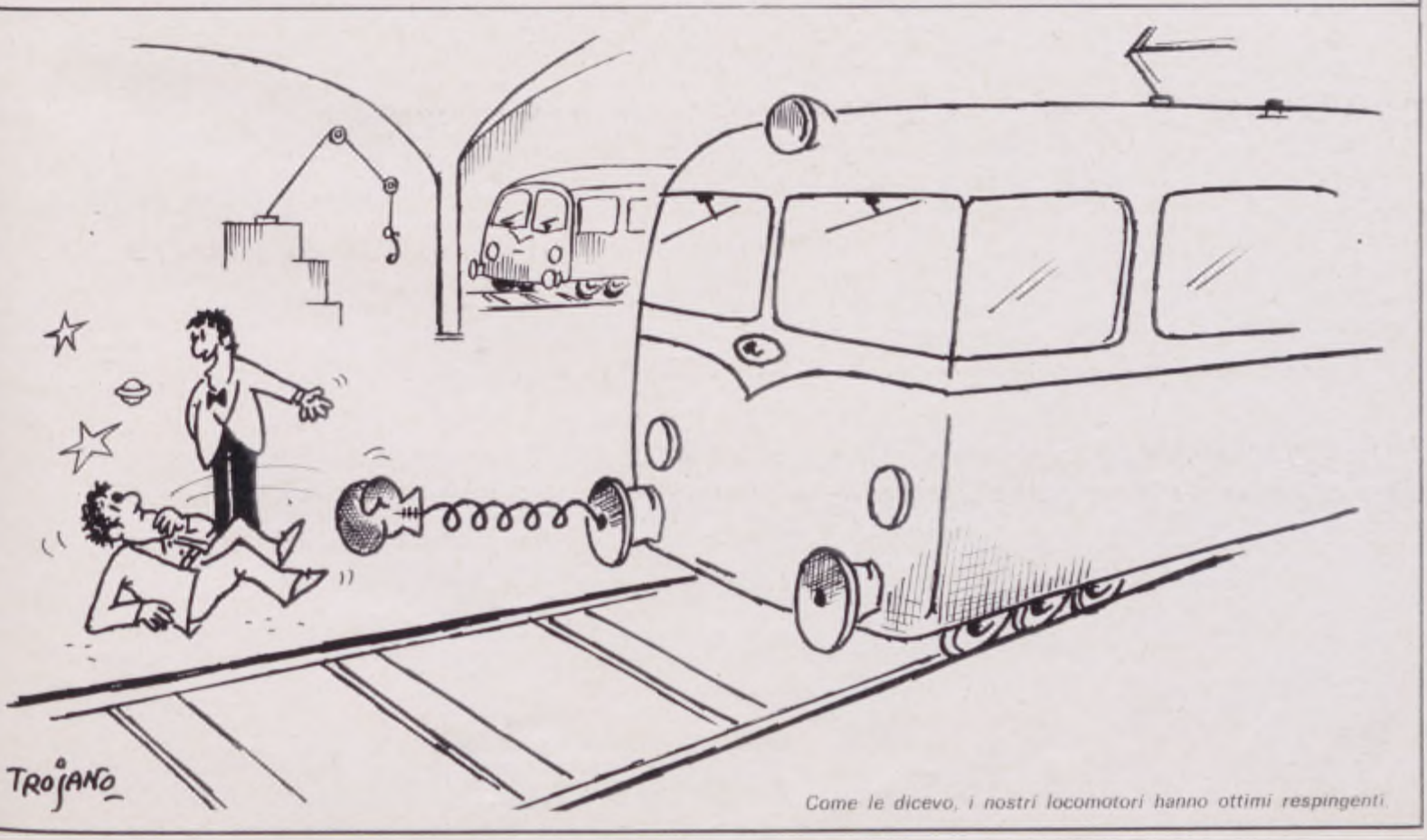
REBUS (frase: 1.1.9.2.2.5 = 13.2.5) di Vago.

REBUS (frase: 2.7.1.4.1.3.1. = 6.6.7.) di Vago





SENZA PAROLE



Come le dicevo, i nostri locomotori hanno ottimi respingenti.

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

6

Anno XVI - Giugno 1973 - N.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

Si risponde a lettere che trattino soltanto un argomento e che non siano di carattere strettamente personale. Si prega di allegare l'indirizzo ritagliato dalla busta con cui viene spedito il giornale. Le lettere non firmate vengono cestinate.

LA SISTEMAZIONE DEI RIPETITORI

Cara Voci,

a distanza di qualche anno, torno a chiederti ospitalità per due problemi che interessano noi del personale di macchina.

Su molti locomotori è stato installato o sta per esserlo, l'apparecchio per la ripetizione dei segnali. Ottima cosa sotto tutti i punti di vista, ma purtroppo esiste un neo dato dal fatto che su alcuni locomotori gruppo 636 (a quanto mi risulta personalmente) questo apparato di un certo ingombro, è stato messo nella cabina di guida posteriore, così vicino alla porta d'accesso che chi l'ha montato, ha pensato bene di mettere un « avviso » per invitare il personale a fare attenzione nell'aprire e chiudere la porta stessa onde evitare infortuni. Forse l'estensore dell'avviso non si è reso conto che se si dovesse aprire con urgenza la porta tutto diventerebbe difficile perché per raggiungere la maniglia della porta ed aprire occorre prima spostare la poltrona dell'Aiuto Macchinista.

Dato che lo stesso apparecchio su un gran numero di locomotori ha trovato posto in cabina A.T., non si vede perché non si sia fatto la stessa cosa sull'E.636.

L'inverno è finito, però altri ne verranno (io finora ne ho trascorsi 32 sui mezzi di trazione) ma niente o quasi niente è stato fatto per evitare le infiltrazioni d'aria nelle cabine guida in modo particolare nei locomotori gruppo 428, 626, 636. Per quanto riguarda i 428 e i 626 esiste un problema di non difficile soluzione, quello cioè di eliminare i semi-finestrini laterali, rendendoli a lastra unica. Ove ciò non fosse possibile potrebbero essere scorrevoli dall'alto in basso e viceversa come nell'E.636.

Non parlo poi dell'aria che filtra attraverso le fessure esistenti sia nelle porte d'accesso alle cabine che tra le porte del corridoio e le cabine stesse.

Esempio pratico: alla porta esistente tra il corridoio e la cabina guida n. 2 del 62602 del deposito di Napoli manca circa un centimetro della porta stessa. Non parliamo dei fori esistenti tra le pareti della cabina A.T. e quelle della cabina di guida. Quando vi è la necessità di far passare un tubo di un cm. di diametro, se ne fa uno da tre così si è sicuri che il tubo passa regolarmente senza minimamente pensare però che nello stesso tempo filtrerà dell'aria che va dietro le spalle del Macchinista o dell'Aiuto.

Ed ora grazie di cuore per l'articolo che pubblicaste circa quattro anni or sono in merito a « una lampada sui locomotori » lampada che serviva per scrivere. Mi è capitato di vedere in questi ultimi tempi 4, o 5 locomotori gruppo 626 dotati appunto di questa lampada.

Ciò mi fa sperare che tra una ventina d'anni, se ancora saranno in circolazione tutti i locomotori 626, saranno muniti di questa lampada.

Ringrazio comunque per l'interessamento che « Voci » porta a tutti i problemi del personale.

Vincenzo Salviatti - *Roma*

● *E' noto come a suo tempo l'Azienda F.S. ha provveduto all'acquisto di 1.000 apparecchiature di Ripetizione Continua dei segnali da montare su altrettanti rotabili destinati a percorrere le linee attrezzate con il BA a correnti codificate e quindi atte alla ripetizione dei segnali di macchina.*

Data la complessità dei lavori da eseguirsi a cura degli Impianti F.S. per la posa in opera di queste apparecchiature un'applicazione razionale è possibile in sede di riparazione ciclica.

Allo scopo di dotare entro il più breve tempo possibile il massimo numero di mezzi di tali dispositivi di sicurezza, si è, a suo tempo, studiata una sistemazione provvisoria, *da realizzare in tempi ridotti presso i D.L., su un certo numero di rotabili, ed ecco quindi il perché degli inconvenienti lamentati.*

E' comunque previsto che in occasione delle successive riparazioni cicliche, gli impianti provvisori dovranno essere trasformati in quelli definitivi.

Possiamo aggiungere che sono già in corso i lavori di trasformazione su alcune locomotive immesse nelle officine per la riparazione ciclica.

Per quanto concerne il secondo quesito, nonché il « famoso » problema della « luce » sui locomotori 626 non ci resta altro che sperare. Sperare che la sua lettera venga letta e tenuta nella giusta considerazione dai dirigenti del Servizio Materiale e Trazione.

« COME MAI? »

Egregio Direttore,

è risaputo che i più modesti elettrodomestici sono provvisti o di un termostato o di un « timer » per la interruzione automatica del loro funzionamento. Come mai di una consimile semplice apparecchiatura non sono invece dotate le più moderne macchine da scrivere elettriche della Olivetti?

Ricordo benissimo che nei primi modelli di tali macchine avevano incorporato un interruttore a tempo del flusso di corrente, evitando in tal modo che per disattenzione, noncuranza od ignoranza, oltre all'inutile consumo di energia elettrica si determinasse il logorio dei relativi congegni che possono rimanere come succede attualmente anche per intere giornate in fase di avviamento.

Di recente, persino la modernissima e costosissima S.14 (lire cinque milioni) adottata dalla nostra Azienda, una macchina da scrivere stupenda munita di memoria elettromagnetica per correggere, rettificare e comporre a volontà in perfetto stile tipografico lettere e documenti precedentemente predisposti, manca di un tale semplice ma utilissimo accorgimento.

Gradirei pertanto sapere, soprattutto nell'interesse della nostra Azienda, per quale mai ragione la Olivetti si è voluta disfare... dell'incomodo.

Ringraziando

Massimo Sirani - Serv. Mov.

● *Abbiamo interpellato sull'argomento un funzionario della Olivetti che ci ha così risposto:*

La mancanza di « timer » sulle macchine per scrivere elettriche di nostra produzione è dovuta ad una precisa analisi svolta sulla clientela, che ha evidenziato come, in moltissimi casi, le pause delle dattilografe-segretarie (per risposte telefoniche, cambi di fogli, correzioni rapide, impaginazioni, ecc.), risultassero generalmente superiori al tempo normalmente previsto per il « timer », con la conseguenza di trovare la macchina bloccata con necessità di riavviamento ogni volta.

Tra l'altro, sulle macchine di vecchia produzione, l'adozione di un interruttore a tempo era reso necessario dai vecchi motori a spazzola sostituiti, sulle macchine più recenti, dai motori a induzione.

Inoltre è bene tenere presente che il motore assorbe circa 50 watt, per cui il problema del consumo di energia elettrica non si pone neppure.

Per quanto concerne la S.14, occorre considerare che si tratta di una macchina con tecnologia molto sofisticata ed una elettronica la cui logica di funzionamento presuppone la continuità di alimentazione elettrica dei suoi circuiti.

Ulteriori considerazioni di carattere soggettivo come l'abitudine di interrompere completamente l'alimentazione generale di energia elettrica negli uffici durante la notte e nei giorni di festa, ed altre ancora, completano esaurientemente il quadro che ha determinato tale scelta di mercato.

UNA SITUAZIONE DIFFICILE

Egregio Direttore,

con molta amarezza sto constatando in questi ultimi tempi che a niente è servito tutto il mio impegno nello svolgimento del lavoro di ufficio (ove sono stato sempre utilizzato pur non avendo la qualifica del personale degli uffici), meritando sempre l'apprezzamento dei superiori. A niente mi serve la qualificazione di eccezionale (che ho sempre avuto) e infine il sacrificio che ho dovuto fare all'età di 53 anni per partecipare al concorso interno per Aiuto Applicato, onde poter far parte di diritto del personale degli uffici (concorso che superai classificandomi al 9° posto in graduatoria).

Ma tutto questo non è servito a niente perché mi vedo scavalcato da Agenti che pervengono alla qualifica di Applicato (come la mia) perché non più idonei a svolgere le mansioni di Operaio Specializzato o di Aiuto Macchinista ed ai quali viene attribuita una anzianità nella nuova qualifica pari a quella stessa di Operaio o Aiuto Macchinista.

(segue a pag. 26)

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 6 - GIUGNO 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Mario Pellegrino
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

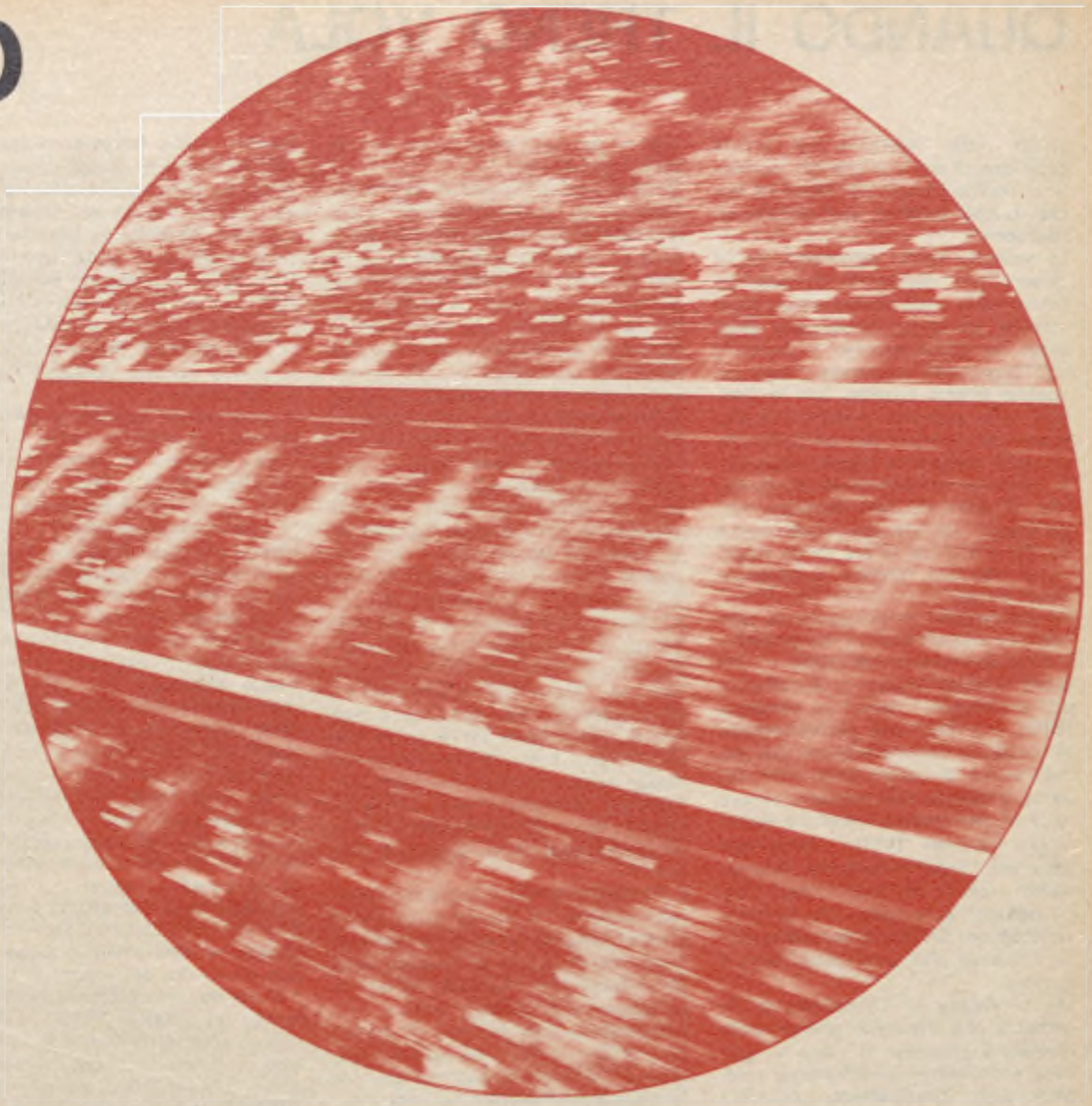
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 11-1957. Il materiale pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

In copertina: In treno con allegria.

QUANDO IL TRENO VOLA



C'è sempre più traffico in aria e sulle strade, e il treno ridiventa interessante. Anche perché raggiungerà i 300 km all'ora (o addirittura 500 per i treni su cuscini d'aria o sollevati magneticamente). Ma per tutto ciò ci vuole una cooperazione internazionale e lo stanziamento di ingenti somme.

di STEPHEN HUGH-JONES

USCITE dall'ufficio, prendete un taxi, e un quarto d'ora dopo — avendo speso appena sei-settecento lire — eccovi già all'aeroporto. Niente bagagli da registrare, niente tempo perso nelle sale d'aspetto, niente annunci di ritardi. Dopo qualche minuto salite sull'aereo col vostro bagaglio, e decollate. Se il volo è internazionale, le formalità doganali e di polizia si svolgono durante il viaggio. Potete lavorare tranquillamente, o contemplare un paesaggio che non è più cittadino: e ben presto atterrate, sbarcate, ed entro venti minuti siete giunti a destinazione.

Questa scena vi è familiare? Può darsi, se vivete in una città dell'America del nord, purché non sia troppo grande, né troppo vicina a Cuba. Se volete la stessa cosa in Europa, invece, oggi non c'è che un mezzo: non l'aereo, ma il treno.

Il treno presenta due nuove attrattive: è più confortevole, grazie al nuovo materiale rotabile e alle rotaie a saldatura continua, che hanno abolito i sobbalzi di una volta, ed è, soprattutto, più veloce di un tempo. Sui tragitti più importanti la durata dei viaggi è scesa in modo spettacolare: Parigi-Marsiglia (860 km), per esempio, da 9 ore e 14 minuti nel 1939 e 7,33 nel 1960 a sole 6 ore e 33 minuti oggi. E si potrà guadagnare ancora tempo in futuro: entro il 1980-1985 molti treni potranno viaggiare ad una media di 200 km all'ora — circa il doppio della media che un guidatore relativamente prudente può sperare di raggiungere in automobile.

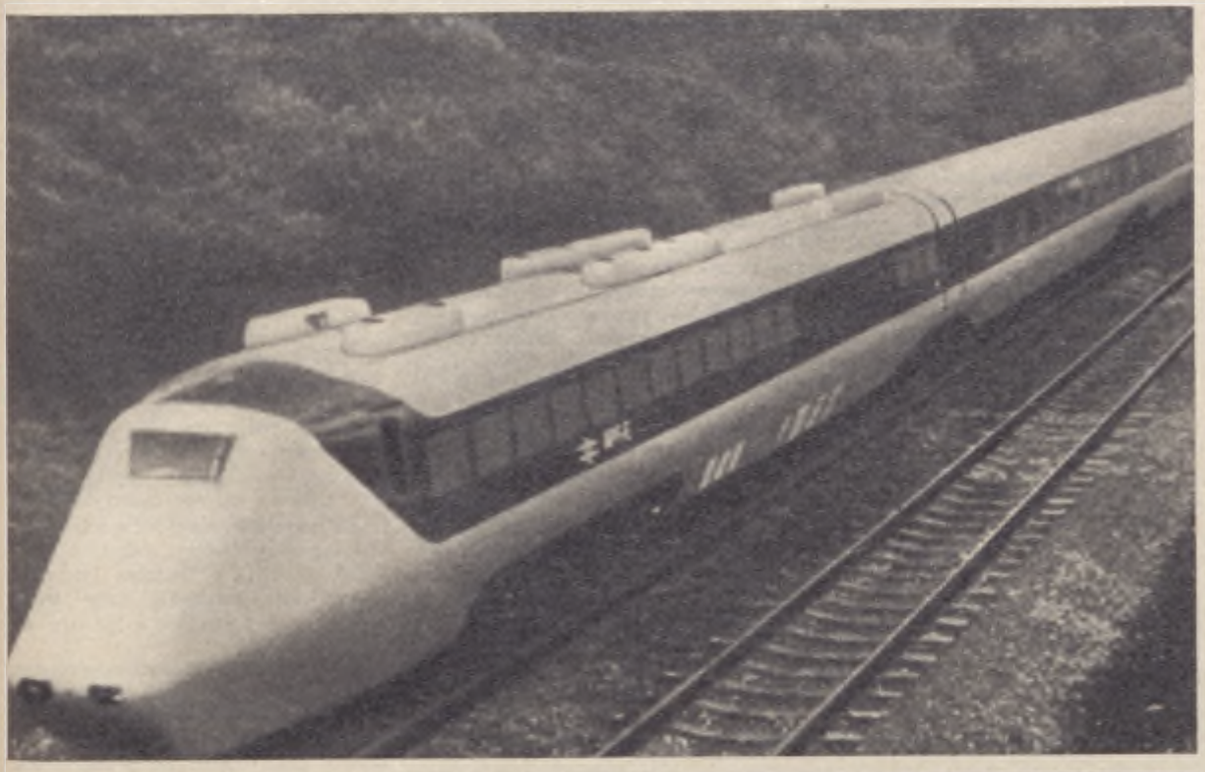
Altri mezzi di trasporto, al contrario, dopo notevoli miglioramenti negli ultimi quindici anni, ricominciano a presentare inconvenienti. Gli aeroporti, e perfino lo spazio che li sovrasta, sono estremamente congestionati, e lo diventeranno probabilmente ancora di più. Gli aeroporti tedeschi, che l'anno scorso han visto passare 35 milioni di passeggeri, se le cose continuano così ne serviranno 80 milioni nel 1980. I pirati dell'aria, con le misure di sicurezza, che rendono necessarie, sono un'ulteriore causa di ritardo. Quanto all'automobile, l'aumento di vetture private significa che anche le auto-

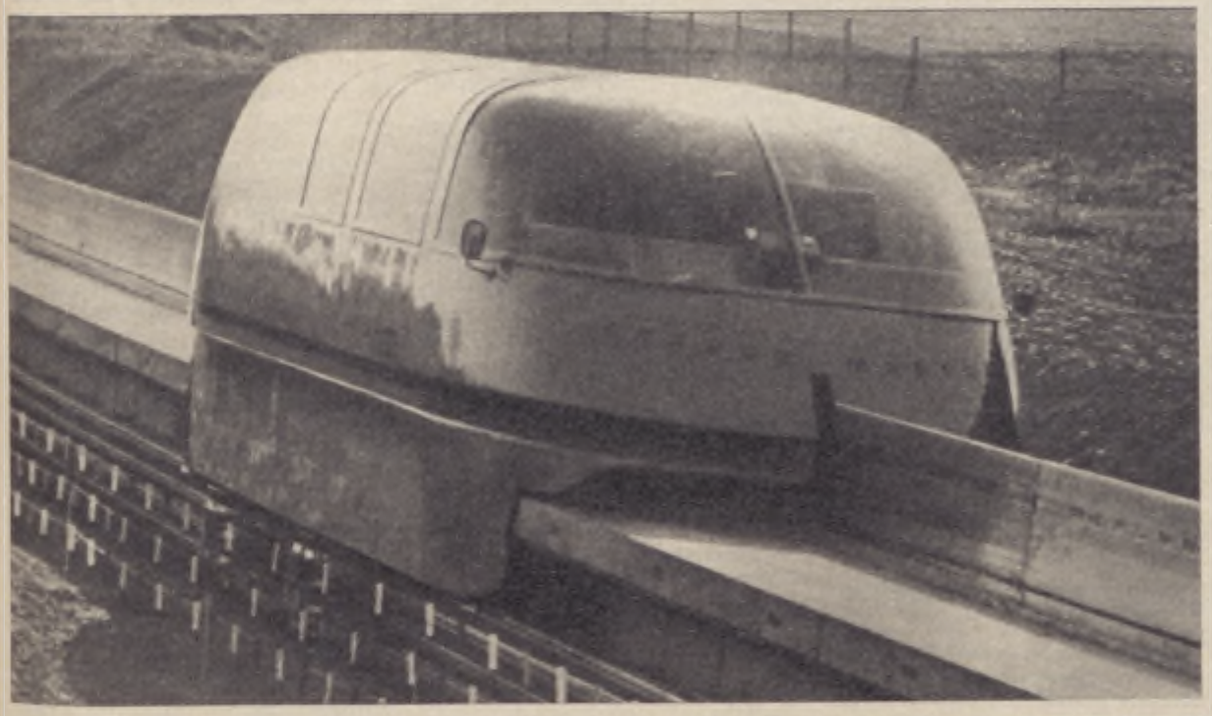
QUANDO IL TRENO VOLA

strade sono ingorgate nei pressi delle grandi città, e che gli incidenti si moltiplicano. Ciò significa anche tempo perduto per andare all'aeroporto.
La velocità delle automobili ha in genere già raggiunto il massimo (salvo nelle zone ancora senza autostrade). Ed anche la velocità degli aerei ha quasi toccato il limite. I voli supersonici sarebbero una assurdità troppo costosa per le limitate rotte europee, e poi c'è il problema del rumore. Sui percorsi che possono temere la concorrenza delle ferrovie le economie di tempo che si potranno fare saranno insignificanti: un aumento della media da 700 a 850 km all'ora su un tragitto di 600 km farebbe guadagnare nove minuti.
Le compagnie aeree potranno passare al contrattacco — ma probabilmente non prima del 1980 — col tanto vantato aereo a decollaggio ed atterraggio corto o verticale (STOL o VTOL), che permetterebbe di installare nuovi aeroporti, più piccoli, vicino al centro delle città. Gli aerei di questo tipo debbono essere ancora sperimentati: quello a decollaggio verticale (VTOL), forse non sarà mai economicamente interessante a causa dei suoi motori troppo pesanti, e la gente che si ritroverebbe con un nuovo aeroporto nelle vicinanze non gradirebbe certo il rumore.
Ma la nebbia — l'elemento di incertezza che d'inverno spinge molti europei a prendere il treno — può essere sconfitta: gli atterraggi «ciechi» sono teoricamente possibili (l'Air Inter li pratica già in certi aeroporti, ed i Trident della BEA sono già equipaggiati per compierli), anche se non sarà certo facile convincere i passeggeri.
Si deve quindi cercare di guadagnar tempo a terra. Bruxelles ha un collegamento ferroviario tra l'aeroporto e il centro. L'aeroporto di Francoforte è stato collegato con la città, per mezzo della metropolitana, nel marzo scorso, ed anche quello londinese di Heathrow sarà raggiungibile in metrò entro il 1975. Il nuovo aeroporto di Foulness avrà un collegamento proprio, ultrarapido.
Nei confronti dei passeggeri, il servizio assicurato dalle ferrovie presenta alcuni vantaggi essenziali: ci sono più porte, più spazio per passeggero, e 600 persone possono facilmente imbarcarsi con le loro valigie in meno di dieci minuti. Ma voli organizzati come un tragitto in autobus — più frequenti, senza prenotazione, con meno formalità e forse senza bagagli ingombranti — potrebbero ridurre l'importanza di un altro vantaggio della ferrovia, e cioè che si può sempre salire su un treno, anche a costo di stare in piedi.
Nuove tecniche negli aeroporti potrebbero permettere una circolazione più rapida dei passeggeri. Forse un giorno spariranno dogane e passaporti.
E dopotutto anche il treno ha i suoi inconvenienti: il ritardo di un treno si ripercuote su un altro; la necessità di combinare sulla stessa linea passeggeri che vogliono viaggiare rapidamente e merce «lenta»; l'incompatibilità dei sistemi di trazione elettrica; l'abominevole traversata della Manica; le stazioni che sono monumenti storici; le linee concepite per le basse velocità di un tempo; e piccoli inconvenienti come la penuria di facchini.

Puntare sulle ferrovie. Nonostante ciò, le ferrovie europee sono convinte, ed hanno probabilmente ragione, che il futuro dei trasporti da una città all'altra, su brevi distanze (fino a 600 km), appartiene a loro. E' evidente il contrasto con gli Stati Uniti, dove le ferrovie dichiarano senza rimpianti che il treno per passeggeri (passato ora nelle mani della nuova società pubblica Amtrak) è moribondo.
A conclusioni diverse è giunto un recente, gigantesco studio sul «corridoio nord-est» (Washington-New York-Boston) degli Stati Uniti — una zona più o meno paragonabile per la forma, la popolazione e l'affollamento, alla Gran Bretagna. E diverse sono anche le conclusioni di uno studio quasi altrettanto imponente di un gruppo di esperti indipendenti presentato quest'anno dal Ministero dei trasporti tedesco, nonché di quello effettuato nel 1970 da una commissione francese su una nuova linea superveloce, proposta dalla SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) fra Parigi e Lione.
I tre studi sono favorevoli ad un potenziamento degli investimenti nelle ferrovie: gli americani insistendo su argomenti come il rumore degli aerei, ed i francesi e i tedeschi appoggiandosi soprattutto su giustificazioni economiche. Studi di tale genere, evidentemente, esigono ardue proiezioni dei volumi di traffico e stime del valore che la gente attribuisce al proprio tempo. Ecco in ogni caso le cifre francesi. I potenti treni turboelettrici che vanno fino a 260 (più tardi 300) km all'ora servirebbero una nuova linea dai dintorni di Parigi a quelli di Lione (si entrerebbe nelle città con linee esistenti). La distanza sarebbe così ridotta da 510 a 420 km, ed il tempo da 3 ore e 3/4 ad appena 2 ore. Il costo sarebbe di circa 180 miliardi di lire (le cifre sono calcolate in base ai prezzi del 1970). Il materiale rotabile costerebbe circa 9,5 miliardi di lire, su cui 6,8 miliardi libererebbero il materiale esistente per altri usi.
Supponendo immutate le tariffe ferroviarie, gli utili d'esercizio della SNCF aumenterebbero di circa 20 miliardi di lire il primo anno (1976), meno 3 miliardi per il deprezzamento e per gli investimenti «rinnovabili». Gli oneri fiscali degli altri investimenti — deprezzamento su vent'anni, tassi d'interesse del 10% — salirebbero a circa 20 miliardi di lire all'anno, rappresentando una lieve perdita iniziale. Ma la linea comincerebbe a coprire tutte le spese nel 1979, ripagherebbe i costi in capitale entro 12 anni e, entro 20 anni, avrebbe un ricupero del capitale del 15%. Ciò presuppone evidentemente che la SNCF sia così disinteressata da fornire servizi assai migliori allo stesso prezzo: supplementi calcolati giudiziosamente potrebbero aumentare gli utili d'esercizio del 10% circa il primo anno.
Gli utenti, invece, guadagnerebbero nel 1976 tempo per un valore di 22 miliardi di lire circa. Lo stato francese perderebbe circa 2,8 miliardi di lire, guadagnando sull'imposta sul valore aggiunto, ma perdendo sui pagamenti che effettua per le tariffe sovvenzionate. Gli aeroporti perderebbero circa 1,3 miliardi di lire, la Air Inter circa 2 miliardi, e le società che gestiscono le autostrade private un miliardo o poco più.
Supponendo immutate, le tariffe ferroviarie, e quelle aeree ridotte del 10%, la linea Parigi-Lione (che non è ancora autorizzata) porterebbe nel 1976 da circa 11,5 milioni (previsti per quell'anno) a 15 milioni all'anno i passeggeri che prendono il treno fra Parigi e il sud-est della Francia. E i 4 milioni di questi passeggeri (un quarto di quelli previsti per le linee aeree) passerebbero al treno dalle linee aeree: sulla linea Parigi-Lione, dove aerei convenzionali farebbero risparmiare, da porta a porta, appena 20 minuti, il traffico aereo calerebbe addirittura del 70%.
L'esempio giapponese. Le cifre francesi ci danno alcune indicazioni sui treni del futuro, che viaggeranno a circa 200 km di media. Ma c'è già stata un'esperienza degli effetti delle alte velocità sui trasporti ferroviari. Quando la British Railways, verso la metà degli anni '60, ha elettrificato la linea Londra-Manchester, lunga 265 km, riducendo la durata del viaggio da 3 ore e 40 minuti a 2 ore e 40, il traffico ferroviario passeggeri, in precedenza stagnante, aumentò del 50% in tre anni. Il traffico aereo, prima fiorente, diminuì di un terzo.
La linea giapponese Tokaido, costruita nuova di zecca nel 1964 per coprire i 515 km fra Tokio ed Osaka ad una media di 160 km all'ora, è stata un banco di prova per il cosiddetto vetusto e deprecato treno. Molto derisa prima ancora di essere costruita, ha superato largamente tutte le previsioni di traffico, e continua sulla stessa scia: un prolungamento di 160 km fino a Okayama, aperto nel marzo scorso, ha trasportato durante le prime settimane due volte più passeggeri del previsto. La linea iniziale trasporta addirittura più di 250.000 passeggeri al giorno, totalizzando circa 30 miliardi di viaggiatori/chilometro all'anno, più o meno tanto quanto il traffico totale della British Railways. Anche il bilancio è degno di nota: nel 1970-71, gli utili, netti da oneri di interessi e deprezzamento, sono stati di oltre 200 miliardi di lire, per un costo iniziale di 680 miliardi circa, pienamente ammortito in meno di 7 anni.
Benché alcune inchieste dimostrino che il 20% degli utenti della linea Tokaido la trovino oggi troppo lenta, il traffico aereo sul percorso Tokio-Osaka ci ha messo cinque anni per tornare al livello del 1964, e gli aerei trasportano solo un passeggero per dieci persone che viaggiano in treno.
I problemi dell'Europa. Per i giapponesi, i risultati dell'esperienza sono chiari: linee ferroviarie dello stesso tipo saranno costruite un po' ovunque. In Europa, i problemi sono più complessi. Eccone alcuni: quale

Tre treni del futuro (ma i concorrenti saranno molti). In alto, l'inglese Advanced Passenger Train (APT), su rotaie convenzionali ma con uno speciale sistema di guida delle ruote. Al centro il veicolo magnetico della Krauss-Maffei, guidato da un motore lineare. Dopo la Germania, in basso, l'Aérotrain francese, che si muove su un cuscino d'aria ed è guidato da un motore propulsore o lineare.





tipo di treno superveloce? Tutte le principali ferrovie dell'Europa occidentale stanno aumentando la velocità dei propri treni, per ora limitata ad un massimo di 140 o 160 km all'ora, eccetto su tre linee di prestigio (Roma-Napoli e Milano-Bologna, che raggiungeranno presto i 180 km all'ora, Parigi-Tolosa che tocca i 200). Nuove locomotive e nuovi vagoni che stanno per entrare in servizio spingeranno un po' ovunque il massimo a 200 km orari, senza progressi tecnologici notevoli.

Ma per quel che riguarda le velocità molto elevate, sono in lizza vari concorrenti del treno tradizionale: si tratta quasi sempre di soluzioni incompatibili l'una con l'altra.

L'APT britannico (advanced passenger train) i cui primi collaudi su linee commerciali sono attesi per il 1974, viaggerà su binari normali a 250 km all'ora, prendendo le curve a una velocità del 50% superiore a quella attuale, grazie ad uno speciale sistema di controllo delle ruote per diminuire l'usura sul bordo della ruota e sulla rotaia nonché a carrozze inclinabili per il comfort dei passeggeri durante le curve. C'è anche il nuovo turbotreno francese, che richiederà nuovi binari, appositamente costruiti con curve più larghe, per la velocità massima prevista inizialmente (260 km all'ora) e più tardi (300 km all'ora).

Ma le ruote sui binari sono davvero la sola soluzione? Si parla di velocità di 500 km orari e più, raggiungibili da veicoli su cuscino d'aria (TACV) o a levitazione magnetica (mag-lev), sempre su binari, sospinti da un propulsore o da un reattore, o, più probabilmente, da un motore ad induzione lineare (grosso modo, si tratta di un motore elettrico, in cui il rotore ruota lungo una banda metallica diritta, invece di girare all'interno).

Molti di questi sistemi, tutti incompatibili, sono già in costruzione. In Germania, la Krauss-Maffei e la Messerschmitt-Bölkow-Blohm hanno fabbricato veicoli sperimentali, utilizzando elettromagneti classici, sospesi dal veicolo sotto il bordo del binario sopraelevato: il veicolo si solleva grazie all'attrazione esercitata verso una striscia metallica fissata sul binario. Le ricerche americane e giapponesi sono orientate verso la repulsione magnetica per sollevare il treno, utilizzando magneti super-refrigerati, e quindi superconduttori (il flusso magnetico circola indefinitamente a temperature molto basse). Anche la Siemens, in Germania, sta effettuando ricerche simili; gli sforzi britannici in questo senso sono appena cominciati.

La Gran Bretagna ha fatto grandi progressi per il TACV (su cuscino d'aria), e dispone già di un veicolo sperimentale in funzione. Tedeschi, italiani, giapponesi ed americani sono già al lavoro sul TACV. Ma chi sorpassa tutti, che si tratti di mag-lev o di TACV, è l'« Aérotrain » francese Bertin TACV. Due veicoli, tipo treno, sono già stati costruiti ed ampiamente collaudati. Una versio-

QUANDO IL TRENO VOLA

ne per la periferia dovrebbe entrare in funzione su una linea breve, da Parigi alla nuova città, di Cergy-Pontoise, entro il 1976. Un altro modello, per collegamenti fra una città e l'altra, guidato da un reattore e non da un motore lineare, era stato proposto per il percorso Parigi-Lione: la commissione competente lo ha rifiutato, sostenendo che i costi per viaggiatore/chilometro sarebbero stati di un terzo superiori a quelli della ferrovia tradizionale. I fautori dell'Aérotrain lo negano recisamente.

Qual è l'avvenire di questi sistemi? Con una media di 300 o 400 km orari, farebbero concorrenza agli aerei su distanze molto più grandi di quanto possano fare i futuri veicoli ferroviari tradizionali, probabilmente limitati a velocità massime di 300/350 km orari da problemi di slittamento delle ruote.

I responsabili delle ferrovie sono in genere piuttosto scettici: negano i limiti di velocità della ruota, e domandano sempre se i nuovi sistemi saranno in grado di funzionare un giorno dopo l'altro, in qualsiasi condizione meteorologica.

In ogni caso, le ferrovie nazionali giapponesi hanno previsto una linea Tokio-Osaka, con sistema mag-lev ed una velocità massima di 500/600 km all'ora per il 1980, anno in cui la linea Tokaido giungerà a saturazione. E la Deutsche Bundesbahn ha contribuito al finanziamento di un sistema mag-lev, ad un massimo di 500 km orari, per gli anni 80. Dovrebbe seguire un percorso che va da Amburgo a Monaco: dapprima passerebbe per la Ruhr, Francoforte e Stoccarda, poi una seconda linea collegherebbe le due città via Hannover, Würzburg e Norimberga. Il costo medio previsto sarebbe di circa 4.000 miliardi di lire. Il governo federale, che ha esaminato il rapporto nel dicembre scorso, ha autorizzato ulteriori studi, che potrebbero sfociare nella costruzione di un circuito sperimentale di 60 km vicino a Monaco. Ma l'avvenire del progetto resta molto incerto.

Quale tracciato? Numerose nuove linee ferroviarie superveloci sono allo studio in Europa. Le ferrovie sperano di metterne in servizio oltre 2.700 km entro il 1985 (vedi cartina). Ma solo una, la direttissima Roma-Firenze, a 250 km all'ora, ha effettivamente ricevuto l'approvazione governativa, ed è già in costruzione. Vi sono poi progetti importanti per superare le barriere geografiche: quattro tunnel alpini, un tunnel dalla Gran Bretagna alla Francia, uno dalla Danimarca alla Svezia, ed un ponte verso la Sicilia. Gli studi per il progetto più celebre, il tunnel sotto la Manica, dovrebbero concludersi entro la metà del 1973, e se i lavori inizieranno rapidamente, tutto dovrebbe essere pronto entro o poco dopo il 1980. Il tunnel dovrebbe esser costruito da due gruppi privati, francese e britannico, spalleggiati da banche e dalle rispettive ferrovie nazionali (che avranno l'uso, ma non la proprietà, del tunnel). Ai prezzi attuali, il preventivo spese, interessi esclusi, è di circa 550 miliardi di lire; ma gli scettici sostengono che previsioni di oltre 700 miliardi sarebbero più giuste.

Il tunnel sotto la Manica, adibito al trasporto di merci, vetture, camion, su carrimerci su rotaie, e di passeggeri, dovrebbe polverizzare i tempi: da Londra a Bruxelles, per esempio, ci vorranno solo 2 ore e mezzo, e da Londra a Parigi solo dieci minuti di più, presumendo linee a 300 km orari ad entrambe le estremità. Oggi da Londra a Parigi ci vogliono 6 ore e 50 minuti (contro 6 ore e 45 nel 1913!) in treno e col ferry-boat, e 5 ore e 58 minuti con l'hovercraft. I tempi da porta a porta potranno essere superiori di un'ora a quelli aerei, ed i prezzi simili agli attuali, eccetto per chi viaggia in auto: per costoro ci potrà essere una diminuzione del 30%.

La realizzazione del tunnel condannerebbe a morte il traghetto ferroviario notturno, darebbe un taglio notevole al traffico marittimo ed aereo, senza parlare degli attuali prezzi monopolistici delle compagnie aeree. Contribuirebbe anche a congestionare ancora di più il sud-est dell'Inghilterra.

Non a caso molti criticano il tunnel, soprattutto in Gran Bretagna. Ma la SNCF francese, entusiasta, paragona il costo del progetto ai 6000 miliardi di lire altrimenti necessari all'acquisto di nuove navi da parte di vari operatori interessati, e trova il tunnel la soluzione migliore.

Chi paga? Sotto questa caterva di miracoli tecnologici, spunta però un interrogativo brutale: questi progetti sono probabilmente redditizi, ma chi può fornire i capitali necessari? La maggior parte delle ferrovie europee sono per definizione deficitarie e a corto di denaro anche per rammodernare il materiale già esistente.

I treni previsti sono relativamente a buon mercato: le ferrovie britanniche dichiarano che l'APT costerà in tutto solo 7,5 miliardi di lire per la ricerca, i collaudi, e due prototipi completi. Ma per qualsiasi percorso ci vorranno almeno 30 o più treni: la British Railways stima a 40 il numero necessario per un servizio orario sulla linea di 625 km che va da Londra ad Edimburgo; per un servizio più frequente sulla linea Parigi-Lione e le sue ramificazioni ce ne vorranno 70. La British Railways calcola a circa 1,3 miliardi di lire il costo di un APT di 300-400 posti, ed i francesi stimano del 10/15% superiore il prezzo di un turbotreno equivalente (e si parla di 454 milioni di lire per un Aérotrain di 80 posti).

I costi supplementari per equipaggiare di treni superveloci una data linea di 400 km potrebbero andare da 15 a 30 miliardi di lire. Una linea interamente nuova può costare dai 230 miliardi di lire della Parigi-Lione, ai prezzi attuali, fino a 380 miliardi, secondo il tracciato e il prezzo del terreno.

E' semplicemente impensabile che le ferrovie sborsino somme del genere. La soluzione probabile è un misto di capitale privato e di prestiti garantiti dal governo. E' quanto è stato proposto per la Parigi-Lione, ed accettato per il tunnel della Manica (con probabilmente il 30% di capitali privati).

Chi progetta? Chi decide? Chi gestisce? Gli imperativi tecnici e la ricerca della massimizzazione degli utili, sole giustificazioni dell'importanza degli investimenti previsti, richiederanno una coordinazione internazionale. Ma in che modo?

Le ferrovie di tutto il mondo sono raggruppate nell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), con 26 membri europei, compresi alcuni paesi dell'est. Una compagnia finanziaria, l'Eurofima, comprende 16 ferrovie dell'Europa occidentale (ma non quelle britanniche).

Benché nella concezione dei trasporti ferroviari oggi si tenda ad abbandonare la formula dei treni rari, con solo la prima classe, il sistema del TEE è stato un brillante esempio della coordinazione internazionale dei servizi. Ma la standardizzazione del materiale è ancora molto indietro. Si arriverà al 1981 prima che i treni internazionali europei utilizzino tutti lo stesso sistema di agganciamento, già approvato dall'UIC.

La standardizzazione delle locomotive è poco probabile, anche se Germania, Austria e Svizzera introdurranno l'anno prossimo alcuni treni elettrici standard, fino a 200 km all'ora.

I nuovi treni superveloci e le nuove linee solleveranno una miriade di problemi, commerciali e tecnici. Si devono costruire davvero nuove linee? E dove? Quali per prime (sulla carta ci sono strani vuoti)? Quale sarà il sistema delle tariffe dei biglietti (classe unica, tipo TEE, o due classi)? Quale materiale rotabile e quale energia motrice (una compatibilità parziale è possibile fra il sistema elettrico inglese, francese e belga, ma non con quello tedesco) verranno adottati?

Le prospettive TACV e mag-lev non fanno che confondere ancor di più le idee. Si ha davvero bisogno di sistemi di trasporto completamente nuovi?

Quali saranno le ripercussioni sulle linee aeree? Certamente un calo degli utili, ma anche della qualità e della frequenza dei servizi. (Sorge anche un dubbio irritante: il veicolo ideale — pienamente compatibile e per nulla caro da installare — non dovrebbe avere né supporto fisso né binario né tracciato come guida. Ma questo veicolo esiste già: si chiama aeroplano).

La risposta ad alcune di queste domande può venire solo da una decisione multinazionale, e spesso governativa, nel campo dei trasporti ferroviari. Ma non esiste una « Ferrovia Europea ». Alcuni problemi potrebbero essere risolti con un primo passo verso la coordinazione, proposto da due consulenti della McKinsey: sostituire l'organizzazione attuale con compagnie internazionali, le quali offrirebbero vari servizi concedendo semplicemente in affitto l'uso di linee ancora nazionali. Ma tutto ciò è ancora lontano. Tutte le decisioni verranno probabilmente rimandate, ed alcune rischiano di essere contraddittorie.

I trasporti su binari al suolo possono essere la soluzione dei viaggi del futuro. Ma, per l'ennesima volta, il futuro sarebbe molto più roseo se non fossimo incatenati dalle strutture nazionalistiche del passato.

(Dalla rivista internaz. « Vision »)

Perchè viaggiare?

La grande pecca della concezione dei trasporti è — come in molti altri campi — una certa miopia. Le ferrovie si occupano di treni; i trasporti per camion di problemi stradali, le compagnie aeree di problemi aerei. Rendersi conto che si occupano tutti di spostamenti da un punto all'altro, è già un passo avanti. Ma chi si azzarderà a chiedere se le persone o le cose hanno davvero bisogno di spostarsi? Fiumane di gente in vacanza, per esempio, si riversano dal nord verso il Mediterraneo. Ma forse sarebbe più razionale creare un clima artificiale, ad esempio, sulle rive occidentali della Scozia e della Norvegia? O abolire le vacanze? O la Gran Bretagna e la Scandinavia? O la gente?

I businessmen viaggiano per vedere prodotti, colleghi, o clienti. L'invenzione del telefono (e la fotografia, e l'assegno) hanno già ridotto parecchio questi viaggi. Il videofono potrà ridurli ancora, e la televisione in circuito chiuso ancora di più. Forse, con gli ologrammi, si potrà creare un'immagine tangibile di una conferenza, senza che i partecipanti si alzino dalla poltrona? Oppure, se la gente insiste per incontrarsi di persona, si potrà invitare un indiano swami a spiegare la scienza della levitazione corporea unicamente per mezzo di forze psichiche?

Vi sembra stupido? Non ridete troppo. I vostri lontani antenati si sono probabilmente sbellicati dalle risa all'idea del telegrafo, dell'aereo, del treno, della nave a vapore. E della ruota.

Serviranno 1800 rotabili al traffico pendolare

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

I PROBLEMI inerenti il traffico dei lavoratori e degli studenti pendolari figurano sempre tra i più importanti e urgenti per la nostra Azienda che ha già impostato vari progetti al fine di fornire a questa particolare categoria di utenti un servizio sempre più funzionale e idoneo.

In questo quadro di iniziative è stata recentemente condotta a termine un'indagine per individuare i fabbisogni quantitativi — a prescindere dai miglioramenti qualitativi — del materiale rotabile occorrente per il traffico pendolare.

Tenuto conto che nei prossimi anni si verificheranno aumenti sempre più consistenti di quelle masse di viaggiatori che utilizzano le ferrovie per gli spostamenti da casa verso le varie zone di lavoro e di studio e viceversa, è stata calcolata la quantità di mezzi di cui dovrà essere dotato l'apposito parco per poter far fronte alle future, maggiori richieste di trasporto.

Oggi nei sei centri maggiormente interessati al traffico pendolare — Milano, Firenze, Torino, Genova, Roma e Napoli — circa l'85% del traffico stesso viene svolto con treni composti di materiale ordinario e il rimanente con mezzi leggeri. Inoltre, le previsioni formulate fanno ascendere a circa seimila milioni di viaggiatori/chilometro il traffico degli abbonati nel 1977 ed a circa settemila milioni nel 1982. Sulla base di queste previsioni le occorrenze globali di adeguamento e potenziamento del parco rotabili per pendolari saranno all'incirca di 940 vetture particolari per viaggi vicinali, 470 elettromotrici tipo 803 di tre elementi, 100 rimorchi per dette elettromotrici e 155 automotrici termiche per quelle linee ancora non elettrificate.

L'attuazione di questi progetti consentirà anche un netto miglioramento della qualità dei trasporti per i pendolari e una delle innovazioni più gradite sarà la graduale abolizione delle carrozze coi sedili di legno.

MAPI

Dal Direttore Generale i più bravi dei Collegi

IL NOSTRO Direttore Generale ha ricevuto gli allievi dei collegi O.P. di Senigallia e Portoș S. Giorgio che si sono maggiormente distinti negli studi. Nella foto: il dott. Franchi dell'O.P., Nicola Antonio Fraiella, Mariangela Salgarolo, il D.G. ing. Bordoni, Anna Maria Puglielli e i dott. Lauro e Sulli dell'O.P.

Per il potenziamento della Salerno-Sicignano-Lagonegro

NEL CORSO di una riunione tenuta nella sede della Direzione Compartimentale delle F.S. di Napoli, presieduta dal Sottosegretario di Stato per i Trasporti e A.C., On. Valiante, con la partecipazione di dirigenti ferroviari del locale Compartimento e di rappresentanti dei sindacati unitari, sono stati presi dettagliatamente in esame i problemi riguardanti il miglioramento del servizio ferroviario sulla linea Salerno-Sicignano-Lagonegro.

Gli intervenuti, riconosciuta la validità della linea in questione per il migliore andamento dell'economia delle zone interessate, hanno riaffermato l'esigenza del suo sollecito potenziamento al fine di rendere il servizio più funzionale e moderno. Successivamente, i presenti, prendendo atto con viva soddisfazione di un programma di lavori proposto dalla Direzione Compartimentale, si sono impegnati a sollecitarne concordemente, nell'ambito delle rispettive responsabilità, la realizzazione — sia pure graduale — a cominciare dagli interventi più urgenti.

A tal fine il Sottosegretario On. Valiante, il Direttore Compartimentale Ing. Frunzio e i rappresentanti sindacali stabiliranno opportuni contatti con i competenti uffici della Direzione Generale F.S.

Nella riunione si è pure discusso dei problemi relativi al sottopassaggio della stazione di Battipaglia, la cui costruzione è in corso. La Direzione Compartimentale di Napoli si è impegnata a realizzare con particolare urgenza le opere necessarie a garantire la sicurezza dei lavoratori delle F.S. e dei viaggiatori.

M. Pi.

Nuovo impulso al traffico internazionale delle merci

NOVITA' nel settore merci, per la parte internazionale, con l'attivazione dell'orario ferroviario biennale in vigore dal 3 giugno. Tra le più eclatanti, l'istituzione di un altro treno a marcia rapida dalla Polonia all'Italia sul percorso Zebrzydowice-Pontebba per il trasporto di bestiame. Relativamente ai treni derrate, il cui programma generale è stato definito in tutti i dettagli, è da sottolineare l'ulteriore acceleramento di quello che serve la relazione Bologna-Tarvisio-Vienna in modo da consentire ai trasporti di raggiungere Vienna alle ore 21 dello stesso giorno di partenza da Bologna Ravone, anziché alle ore 5 del giorno successivo. Si realizzano così concreti vantaggi nella messa a disposizione delle derrate per il mercato del primo mattino nella capitale austriaca. Dello stesso acceleramento beneficiano i trasporti instradati via Vienna e destinati in Cecoslovacchia, Ungheria e Polonia.

E' stata inoltre estesa la periodicità di uno dei due treni specializzati per l'inoltro di carri derrate da Villa Literno per la Svizzera e oltre, così da abbracciare completamente l'intero periodo di produzione dell'agro campano.

Per quanto riguarda altri tipi di treni merci, è da porre in rilievo il miglioramento dell'organizzazione per l'inoltro, via Chiasso, dei trasporti fruenti del regime doganale del « transito comunitario ». Questo prevede che i trasporti per i quali viene emessa una cauzione da una dogana comunitaria su altre dogane comunitarie, siano esenti da controlli alle frontiere. Un terzo treno, in aggiunta ai due del precedente orario, è stato specializzato per l'inoltro da Milano Smistamento di soli trasporti in transito per la Svizzera, via Chiasso, fruenti del regime doganale sopra citato.

Altre novità di rilievo. Due nuovi treni circolano da Domodossola (due su Alessandria e uno su Milano) in relazione al progressivo aumento del traffico in entrata dall'estero. Il provvedimento è stato reso possibile dall'ultimazione, recentemente avvenuta, dei lavori di potenziamento della stazione di Domodossola.

L'attivazione di un nuovo fascio di dieci binari nella stazione di Verona P.N., che ha avuto luogo il 18 gennaio scorso, ha consentito di attuare, già nel corso del vecchio orario, lo spostamento da Fortezza a Verona P.N. delle operazioni per la formazione di treni merci specializzati per Innsbruck e Monaco, composti di trasporti spediti con lettera di vettura internazionale e muniti di bolletta di esportazione (operazioni doganali già effettuate in dogane interne precedenti Verona). Questo programma è stato ripreso nell'impostazione dell'orario in vigore dal 3 giugno (i treni specializzati sono quattro) confermando, quindi, un alleggerimento degli impegni complessivi della stazione di Fortezza, su cui grava attualmente un traffico merci in entrata dall'estero, soprattutto il bestiame, di entità superiore alla potenzialità degli impianti destinati a fronteggiarlo.

In relazione, infine, agli incrementi dei trasporti da e per l'Italia attraverso il transito di Villa Opicina, tra questa stazione e quella di Sezana sono state istituite tre nuove coppie di treni merci.

S. A.

Frejus: via al traforo autostradale

SU ENTRAMBI i versanti francese e italiano si sono iniziati in questi giorni i lavori per il traforo autostradale del Fréjus.

Dal versante italiano gli appalti già assegnati riguardano lo smistamento dell'area interessata all'apertura del traforo, la sistemazione del piazzale di accesso e la strada per il pozzo di aerazione nel vallone del Fréjus. L'inizio dei lavori principali, sia da parte francese che italiana, è previsto per la primavera del 1974. Il traforo, il cui costo complessivo si aggirerà intorno ai 30 miliardi di lire, avrà queste caratteristiche: 10,10 metri di larghezza su due corsie di marcia; 12 chilometri e 780 metri di lunghezza; dalla parte italiana gli imbocchi saranno a quota 1296 m.s.m., da quella francese a 1297; la pendenza massima sarà dello 0,5 per cento.

Si prevede che nel 1975 passeranno sotto la galleria 1 milione 713 mila automobili e 319 mila camion. Per il collegamento del traforo con il nodo terminale delle autostrade italiane è stata progettata la costruzione dell'autostrada della valle di Susa. Il tunnel, non servendo soltanto detta valle, consentirà il completamento della grande direttrice del 45° parallelo, o « itinerario 313 » (Brest-Lione-Venezia-Trieste), capace di accogliere i traffici della pianura padana diretti a sud e a nord, unitamente a quelli da e per l'Europa occidentale e orientale.

Per la Roma-Viterbo

IL MINISTRO Bozzi ha ricevuto una delegazione della Provincia di Viterbo della quale facevano parte i Presidenti e i Direttori delle Associazioni industriali, artigiane e commercianti, dell'Unione agricoltori, il Direttore della Federazione coltivatori diretti e il Presidente della Camera di Commercio.

Scopo dell'incontro è stato quello di esporre al Ministro i problemi della Provincia in materia di comunicazioni ferroviarie e viarie, con particolare riferimento alle esigenze di ammodernamento e di rettifiche di tracciato della linea Roma-Viterbo, secondo un progetto già predisposto che è stato illustrato all'On. Bozzi.

Era presente alla riunione anche il Direttore Generale delle F.S., Ing. Bordoni, che ha illustrato le concrete possibilità di venire incontro alle esigenze prospettate. L'Ing. Bordoni ha quindi informato la delegazione dell'imminente inizio dei lavori di costruzione dell'Istituto di ricerche ed esperienze ferroviarie presso Anguillara Sabazia e ha confermato il programma per un collegamento tra la linea Roma-Viterbo e la metropolitana romana. Infine, il Direttore Generale ha comunicato che è prevista entro il corrente anno l'entrata in servizio del nuovo treno speciale a cassa oscillante che sarà in grado di consentire buone velocità commerciali anche senza effettuare alcuni lavori di rettifica al tracciato della suddetta linea.

Il Ministro, dopo aver premesso che la soluzione di tutti questi problemi non può prescindere dalla realtà e dalle esigenze globali della Regione, ha assicurato che esistono positive possibilità di intervento e che i relativi progetti saranno posti subito allo studio dei competenti uffici dell'Azienda ferroviaria per giungere, nel più breve tempo consentito, alla realizzazione pratica. Nel quadro dei problemi e delle esigenze locali sarà presa nella dovuta considerazione anche la prospettiva di costruire un cavalcavia per eliminare il disagio del passaggio a livello di Porta Fiorentina.

M. Pi.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Per la riforma dell'OP

LA COMMISSIONE Trasporti della Camera ha approvato il 30 maggio in sede legislativa il DDL di riforma dell'Opera di Previdenza delle FS, l'Ente che, come noto, contribuisce a determinare le pensioni e le liquidazioni del personale ferroviario, eroga particolari forme di assistenza e previdenza, assiste in appositi collegi figli e orfani di dipendenti eccetera.

Il progetto di legge, che ora deve passare all'esame del Senato, è la risultante dell'accordo intervenuto nel giugno 1972 fra il Governo e i Sindacati e presenta norme innovative di un certo rilievo, fra le quali la composizione del Consiglio di Amministrazione che dovrà essere costituito per il 50 per cento da rappresentanti del personale indicati dai Sindacati. La Commissione parlamentare ha inoltre risolto il problema dell'adeguamento ai nuovi valori monetari degli assegni fissi che l'Opera eroga per diverse prestazioni. E' stato deciso di eliminare l'attuale classificazione e di demandare al Consiglio di Amministrazione la determinazione, volta a volta, dell'entità degli assegni.

Il relatore del provvedimento per il quale è stata stabilita la validità retroattiva dal 1. gennaio 1973 , on. Poli, ha dichiarato trattarsi di una ristrutturazione conforme alle aspettative dei ferrovieri, che da tempo si battono per una gestione autonoma dell'Ente. « Questo Ente », ha precisato il relatore, « può contare su un fondo costituito da contributi volontari dei ferrovieri e da contribuzioni dell'Amministrazione. In effetti, l'erogazione di sussidi riguarda contributi di studio e altre iniziative a favore dei ferrovieri e degli orfani che si trovino in condizioni di bisogno. Grazie a questo sistema », ha aggiunto l'on. Poli, « è prevista l'assistenza degli orfani in istituti particolarmente attrezzati e gestiti dall'Ente, come pure l'erogazione di sussidi di buonuscita che, tenendo conto della particolare gravosità e pericolosità del servizio ferroviario, prevede la corresponsione di una indennità di buonuscita commisurata all'effettivo servizio prestato, in relazione appunto a tali difficoltà di lavoro ».

Nei transiti alpini, trasporti difficili

NEL CORSO di una riunione che ha avuto luogo recentemente a Montecitorio sotto la presidenza del parlamentare britannico sir James Hill, la Commissione per la politica e i trasporti del Parlamento Europeo ha esaminato il problema del miglioramento delle infrastrutture dei trasporti nei transiti alpini.

La relazione e la proposta di risoluzione sono state presentate dal senatore italiano Luigi Noè, che ha tenuto conto di un parere fornito dal parlamentare altoatesino Mitterdorfer, a nome della Commissione economica e monetaria. Il documento rileva con viva preoccupazione il fatto che periodici ingorghi si verifichino nei trasporti per ferrovia e su strada nei transiti alpini e segnala le inadeguate infrastrutture esistenti che comportano costi elevati dei trasporti tra l'Italia e gli altri Stati della Comunità.

Considerato che l'obiettivo dei Paesi comunitari è quello di spostare le industrie dalle zone di superconcentrazione a nord delle Alpi verso regioni affette da disoccupazione strutturale che si trovano a sud, la relazione auspica l'adozione di misure atte a ovviare alle carenze esistenti nel disbrigo delle pratiche doganali e nell'organizzazione dei trasporti, al fine di evitare che le difficoltà riscontrate pongano l'Italia in posizione di svantaggio nel corso del processo di ristrutturazione. Il miglioramento delle infrastrutture prosegue la relazione deve essere considerato un obiettivo europeo prioritario. E' pertanto necessario che siano avviate le necessarie procedure per aprire trattative con gli organi competenti degli Stati membri e con la Svizzera, l'Austria e la Jugoslavia ai seguenti particolari fini: iniziare l'esame comune del problema del transito attraverso le Alpi per ferrovia e su strada nell'ambito delle esigenze comunitarie; elaborare un elenco comune delle priorità; prevedere procedure di finanziamento comune.

Dopo aver richiesto uno studio per individuare le possibilità di potenziamento dei transiti alpini nel quadro della futura rete di nuovi treni veloci, come il treno su cuscino d'aria e il treno a sospensione magnetica, il documento conclude sostenendo che la programmazione del miglioramento dei trasporti deve non trascurare assolutamente i legittimi interessi strutturali delle regioni dell'area alpina.

Due miliardi e mezzo di premi per le obbligazioni FS

UNA SOMMA complessiva di due miliardi di lire è stata estratta a sorte il giorno 21 maggio u.s. a Roma Termini presso la Sala conferenze del CIFI, con l'assistenza tecnica di funzionari del Ministero delle Finanze, per l'ultima assegnazione dei 25 premi da 100 milioni ciascuno relativi ai prestiti obbligazionari « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, 7% » 1970-1990.

Eccone l'elenco:

PRIMA TRANCHE:

1° premio, serie 61, n. 18531; 2° premio, serie 75, n. 13587; 3° premio, serie 14, n. 04283; 4° premio, serie 40, n. 10331; 5° premio, serie 46, n. 10361; 6° premio, serie 81 n. 03201; 7° premio, serie 87, n. 01679; 8° premio, serie 100, n. 09348; 9° premio, serie 19, n. 05250; 10° premio, serie 31, n. 05657.

SECONDA TRANCHE:

1° premio, serie 144, n. 10881; 2° premio, serie 144, n. 15222; 3° premio, serie 129, n. 05438; 4° premio, serie 114, n. 05194; 5° premio, serie 123, n. 18676.

TERZA TRANCHE:

1° premio, serie 208 n. 12098; 2° premio, serie 216, n. 15470; 3° premio, serie 165, n. 05466; 4° premio, serie 221, n. 03859; 5° premio, serie 168, n. 11166; 6° premio, serie 158, n. 03177; 7° premio, serie 232, n. 06062; 8° premio, serie 157, n. 12454; 9° premio, serie 174, n. 14517; 10° premio, serie 207, n. 09349.

Nella stessa giornata è stata anche effettuata l'estrazione annuale di 88 serie di obbligazioni, da rimborsare alla pari, i cui numeri sono qui di seguito riportati:

OBBLIGAZIONI « Amm. F.S. 6% 1967-1987 », 1ª tranche: serie nn. 32, 50, 71, 90 - 2ª tranche: serie nn. 32, 34. OBBLIGAZIONI « Amm. F.S. 6% 1968-1988 », 1ª tranche: serie nn. 8, 14, 35, 54 - 2ª tranche: serie nn. 105, 127, 135, 198 - 3ª tranche: serie nn. 237, 273, 274, 290. OBBLIGAZIONI « Amm. F.S. 6% 1969-1989 », 1ª tranche: serie nn. 5, 12, 47, 49, 97, 118. OBBLIGAZIONI « Amm. F.S. 7% 1970-1990 a premi », 1ª tranche: serie nn. 29, 65, 66; 2ª tranche: serie n. 126 - 3ª tranche: serie nn. 209, 236, 239. OBBLIGAZIONI « Amm. F.S. 7% 1971-1986 », 1ª tranche: serie nn. 209, 236, 239. OBBLIGAZIONI « Amm. F.S. 7% 1971-1986 », 1ª tranche: serie nn. 8, 43, 67, 82, 107, 133, 135, 165 - 2ª tranche: serie nn. 207, 265, 274, 291, 313, 349, 381, 408, 430, 438 - ultima tranche: serie nn. 560, 575, 586, 602, 604, 622, 665, 680, 704, 735, 766, 804, 805. OBBLIGAZIONI « Amm. F.S. 7% 1972-1987 », 1ª tranche: serie nn. 8, 29, 68, 82, 110, 127, 142, 182 - 2ª tranche: serie nn. 205, 210, 217, 231, 250, 257, 277, 311, 314, 332, 432, 492, 505, 539, 561, 562, 567, 594.

Anche per quest'anno le estrazioni effettuate per le obbligazioni F.S. hanno avuto ampia pubblicità attraverso comunicati stampa e notiziari radio e TV.

Il coordinamento dei trasporti

LE IDEE CI SONO: BISOGNA FARE

IL LETTORE che cortesemente ha voluto seguirci ricorderà il quadro generale che — nel precedente numero di « Voci » — abbiamo delineato della situazione in cui versa il nostro sistema dei trasporti e delle iniziative che il nostro Ministero va assumendo per risollevarlo dalla grave crisi che lo caratterizza.

In questo numero — come preannunciato — vogliamo proporre all'attenzione del lettore ciò che in particolare si sta cercando di fare.

Ci avvarremo — a questo fine — di un pregevole studio con il quale la Direzione Generale del Coordinamento ha individuato le più urgenti esigenze di intervento per i singoli settori di competenza. Insomma le idee ci sono: bisogna fare.

AUTOTRASPORTO MERCI

Un' integrale riorganizzazione del mercato del trasporto merci è l'obbiettivo cui inderogabilmente si deve puntare nel prossimo futuro.

La stampa, le associazioni di autotrasportatori, gli stessi organi della comunità europea vanno da tempo sollecitando misure risanatrici la cui adozione — purtroppo — tarda ancora.

L'anticipata fine della 5ª legislatura ha fatto decadere tre importanti disegni di legge già proposti all'esame del Parlamento.

Se ne è — così — resa necessaria la ripresentazione e se ne auspica un'approvazione sollecita da quanti — pur nella consapevolezza che non serviranno a risolvere tutti i problemi — vi intravvedono tuttavia le premesse della più vasta azione riformatrice che la classe politica sembra finalmente orientata ad intraprendere.

Si tratta — questo è il tema del primo disegno di legge — della istituzione di un albo nazionale degli autotrasportatori di cose, inteso come strumento di disciplina di un settore chiamato a collaborare con la pubblica amministrazione per il controllo delle attività dei singoli operatori e per il miglioramento qualitativo della professione.

Un secondo disegno di legge — che prevede una nuova disciplina amministrativa del trasporto in conto terzi e in conto proprio — tende a fornire garanzie contro la concorrenza che gli abusivi conducono nei confronti del trasporto professionale e ad adeguare alle effettive esigenze del mercato la concessione delle autorizzazioni.

Un freno — poi — a rovinose iniziative di concorrenza dovrebbe essere posto dalla statuizione di una tariffa ufficiale per l'autotrasporto professionale.

E' questo il tema del terzo dei disegni di legge cui poc'anzi ci siamo riferiti.

Nel quadro della riforma della disciplina del settore si pone anche la gravosa questione della modifica dei pesi e delle dimensioni degli autoveicoli industriali, oggetto di vivaci dispute in sede comunitaria, ove ancora non si è riusciti a trovare una comune base di accordo.

LE AUTOLINEE IN CONCESSIONE

« La connessione con gli altri mezzi di trasporto e con le esigenze della mobilità nei centri abitati implica necessariamente un organico inserimento del trasporto di viaggiatori su strada nel più vasto quadro dell'assetto da assegnare ai trasporti nell'ambito regionale e nei grandi comprensori » rileva il citato studio della Direzione del Coordinamento, che mostra così di recepire integralmente le istanze sempre più pressanti di quanti si occupano dei problemi del settore.

Il macroscopico sviluppo registrato dalla motorizzazione privata ha generato — infatti — una gravissima crisi per le autolinee viaggiatori. E il fenomeno è generalizzato: tocca, cioè, tutte le imprese, anche a causa del concomitante — quanto inevitabile — costo del lavoro.

Non è certo il caso di dilungarci ad individuare i... difetti di tiro della politica condotta in passato. Ciò che più interessa è riconoscere l'esigenza prioritaria di « rivedere i criteri che finora sono stati alla base della politica svolta dallo Stato in materia di concessione dell'esercizio di autoservizi viaggiatori, proponendosi come obbiettivo il miglioramento della produttività dei servizi stessi ».

Il Ministero dei Trasporti aveva, in passato, predisposto uno schema di disegno di legge che doveva essere sottoposto all'esame degli altri Ministeri interessati; l'iter di questo provvedimento è stato sospeso in relazione ai nuovi compiti che, in materia di autolinee, sono stati attribuiti alle Regioni.

LE FERROVIE DELLO STATO

L'Azienda delle F.S. si trova oggi a dover operare in un regime di concorrenza più difficile che nel passato. Da qui la necessità di darle una struttura compatibile con i suoi compiti industriali e commerciali.

Tale esigenza è stata recepita, tant'è che — già da un anno — una

Individuate le più urgenti esigenze di intervento per risolvere la crisi del nostro sistema di trasporti, ecco cosa si cerca di fare per i singoli settori di competenza

apposita commissione ha messo a punto uno schema di legge che, tenendo conto degli orientamenti di politica dei trasporti che vanno maturando in seno alla Comunità Europea, costituisce condizione essenziale per la ristrutturazione del mercato dei trasporti, ponendo anche le premesse dell'invocato risanamento aziendale.

Nel quadro di una riforma del genere, si inseriscono gli orientamenti concernenti la situazione finanziaria dell'Azienda e la definizione dei rapporti fra questa e lo Stato.

Tali rapporti devono essere quanto prima definiti anche in dipendenza di alcune decisioni in via di adozione nell'ambito comunitario, dove si va sempre meglio precisando l'indirizzo di una gestione basata su criteri aziendali, sulla normalizzazione dei conti e, quindi, su una maggiore autonomía di tutte le Aziende di trasporto.

« Per quanto riguarda i problemi finanziari che interessano le ferrovie — osserva la citata relazione del Coordinamento — occorre ancora sottolineare la necessità che esse possano disporre, senza soluzione di continuità, dei mezzi necessari a dare un seguito al programma di investimenti avviato con il primo piano decennale ».

Qualcosa s'è cominciato a fare. Il Parlamento — come si sa — ha già autorizzato la spesa di 400 miliardi del noto piano ponte che deve saldare il primo piano decennale con il secondo piano di potenziamento in corso di definizione.

Il Ministero ha, infatti, predisposto e presentato al CIPE — che lo sta esaminando — un programma di investimenti che dovrà essere attuato nei prossimi anni e che dovrebbe comportare una ulteriore spesa complessiva di quattro mila miliardi. Un tale programma — non va dimenticato — potrà, tra l'altro, raggiungere l'obbiettivo di fondo dell'accrescimento della produttività di servizi ferroviari.

L'AVIAZIONE CIVILE

Il problema è comune all'aviazione civile. Si vuol dire che — anche in questo settore — l'obbiettivo di fondo è quello del raggiungimento di migliori livelli di produttività attraverso una sana politica di investimenti. Ricordiamo, a questo proposito, il ddl, all'esame del Parlamento, che stanzia 220 miliardi per gli interventi da effettuare con urgenza negli aeroporti italiani, di cui 50 per il solo « Leonardo Da Vinci » di Fiumicino.

Ma non basta: l'aviazione civile ha bisogno anche di decisi e tempestivi interventi nel settore delle strutture amministrative, inadatte a seguire l'evoluzione — indubbiamente assai rapida — del tipo di trasporto preposte a governare.

Il Ministero si sta muovendo anche in questa direzione: intanto il ddl che stanzia i 220 miliardi prevede altresì un notevole snellimento delle procedure amministrative; è inoltre allo studio una integrale ristrutturazione della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, informata a criteri che — una volta attuati — dovrebbero conferirle un'agilità di manovra consona ai tempi.

« E' fuor di dubbio, infatti — osserva a questo proposito la Direzione del Coordinamento — che la tempestiva realizzabilità dei programmi dipende anche dal quadro istituzionale che verrà dato al settore, oggi caratterizzato da una pluralità di centri decisionali e di gestione la quale non sempre corrisponde, sia sul piano organizzativo che sul piano operativo, alle esigenze unitarie del trasporto aereo ».

Sono state, in proposito, prospettate diverse soluzioni tendenti a conferire al settore omogeneità ed organicità: ci auguriamo che con la sollecitudine richiesta dalla situazione obiettiva venga scelta la migliore.

Giuseppe CATANZARITI

Spuntare le punte del traffico

NON PARTIRE TUTTI INSIEME

L'INTERESSE sta tutto nell'immediatezza e nella tempestività. Altrimenti una inchiesta che presenta vistose crepe proprio in questi due pilastri, perde molto di mordente e rischia, anche per l'incompletezza delle informazioni, di far regolare il fuoco su soggetti di secondo piano. Purtroppo anche la nostra sulle « punte del traffico » — almeno per questa prima parte che vorremmo concludere prima delle ferie estive — si è trascinata con un certo affanno sull'arco di diversi mesi.

In primo luogo le agitazioni sindacali nel settore metalmeccanico non ci hanno consentito di sentire sul problema da noi posto, le opinioni di dirigenti e maestranze di molte delle imprese più rappresentative dell'industria nazionale; poi gli scioperi che hanno fermato le tipografie hanno ovviamente fatto saltare sia la cadenza sia la programmazione del nostro giornale.

Tuttavia, pur nei limiti che abbiamo precedentemente denunciato, l'inchiesta ha offerto senza dubbio informazioni e indicazioni di notevole interesse. Non vogliamo, perlomeno in questa occasione, né tentare un riepilogo né avventurarci in conclusioni diagnostiche. L'attenzione con la quale è stato affrontato l'argomento ha confermato il diffuso interesse intorno al problema delle vacanze estive.

Il termine « vacanze » in questo complicato mondo moderno, non evoca soltanto rinfrescanti bagni di mare e distensive passeggiate in montagna; è un termine che si rivela invece sinonimo di complicati problemi industriali, interessi di numerose categorie imprenditoriali e gravissimi problemi di traffico.

Chiudiamo quest'ultima puntata, riprenderemo i due interventi sullo stesso argomento apparsi sul settimanale « Tempo » — a firma di Giorgio Bocca — e su « Viaggi-vacanze » a dimostrazione ulteriore di quanto il problema sia sentito da tutti e che pertanto deve essere affrontato con l'impegno e la serietà con i quali debbono essere affrontati tutti i problemi che interessano la collettività.

L'esigenza, sia pure per motivi diversi, è avvertita un po' in ogni ambiente interessato al problema delle vacanze. Ma solo da qualche parte - come abbiamo visto nei nostri precedenti servizi - è stata affrontata sistematicamente.

Vacanze sbagliate

L'ALTRO giorno, come di rito, mi è stato chiesto quando voglio prendermi le vacanze e io, ritualmente, ho risposto al segretario di redazione: « Ma che ne so, metti una ventina di giorni in agosto ». Così pianifichiamo le vacanze noi italiani: aspettando agosto, il grande esodo collettivo, le incredibili resse. Niente e nessuno sembrano capaci di opporsi alla paralisi totale della nazione. L'ottanta per cento delle aziende italiane, rispondendo a una inchiesta della Soris di Torino, dichiarano di chiudere in modo totale per dieci o quindici giorni attorno a ferragosto. Perché? Le giustificazioni non mancano: ci vuole un periodo di pausa per le riparazioni e le manutenzioni straordinarie; l'assenza dei fornitori e la vacanza dei sub-fornitori rendono impossibile la produzione; andare in vacanza pochi per volta e in tempi diversi significa creare dei sostituti ai capi, decentrare i poteri, aumentare il numero di coloro che hanno delle pretese. La chiusura quasi totale della industria obbliga a chiudere anche le aziende commerciali e le pubbliche amministrazioni, che magari sarebbero disposte a lavorare. Ma perché proprio agosto? Perché tutti in agosto? A parere degli storici e dei sociologi si dovrebbe rispondere che gli italiani vanno tutti in vacanza nel cuore dell'estate perché così ha fatto e fa comodo alle classi e alle professioni più alte: sono state le vacanze universitarie, aggiunte a quelle giudiziarie e poi a quelle parlamentari, a confermare la tradizione augustea e a farle assumere dimensioni di massa. Io aggiungerei che è stata la tradizionale ignoranza delle cose economiche della nostra classe dirigente, politica e amministrativa, a volere un fenomeno i cui danni appaiono ogni anno più disastrosi. Tenere fermi gli impianti, le macchine, quindici o venti giorni significa diminuire di altrettanto una produzione che potrebbe continuare, senza soluzioni di continuità, aumentando l'occupazione e facendo i turni. La necessità delle riparazioni straordinarie è un'esagerazione: intanto una fabbrica non è guasta e da riparare in ogni suo reparto e poi, con le tecniche attuali, bastano poche ore. Per il turismo, le vacanze concentrate sono una vera iattura: impediscono l'utilizzazione degli alberghi e degli impianti, la formazione di imprenditori turistici e provocano la devastazione delle risorse, prese d'assalto dalle maree turistiche. Le quali, chi sa perché, insistono a credere che l'Italia sia un Paese a unica latitudine e non longitudinale, con temperature diverse, con fasce climatiche diverse in cui si dovrebbero fare le vacanze in tempi diversi mettendo d'accordo possibilmente grandi e piccini, chi lavora e chi va a scuola. Si parla tanto dell'assenteismo e pochi hanno pensato che esso deriva, in parte, anche dalla concentrazione delle vacanze, anche dalla impossibilità di scegliersi un periodo di riposo quando se ne ha il bisogno o l'opportunità. Ecco una riforma che non ha alcuna implicazione ideologica o politica. Tutti la vogliono, nessuno la fa. Perché fare le cose è difficile, e faticoso. E nessuno vuole né rischiare né faticare.

Giorgio BOCCA

A quando lo scaglionamento delle ferie?

Franco Rosso titolare dell'omonima agenzia (Torino)

Qual è il suo parere sullo scaglionamento delle ferie?

Quest'argomento è interessante per il pubblico, in quanto evita l'affollamento dei periodi di punta, tanto nei trasporti quanto negli alberghi. Inoltre, si può scegliere la stagione più idonea per andare nel Paese che si desidera visitare, mentre oggi si è spesso costretti ad accettare condizioni climatiche o ricettive sfavorevoli, solo perché le vacanze cadono in un determinato periodo.

Ci sono altri motivi d'interesse?

Si, c'è ancora la possibilità di dividere i giorni di ferie che spettano a ciascuno, in diversi periodi di vacanza, per esempio una settimana in inverno, qualche giorno in primavera, ecc. Stiamo, mi pare, arrivando alle ferie per tutti di 3-4 settimane e questo periodo vale già la pena di suddividerlo. E' ovvio che lo scaglionamento interessa i trasporti e gli alberghi che, specie in Italia, hanno un movimento stagionale. Questo significa un costo di esercizio enorme, perché si lavora tre mesi all'anno e bisogna vivere gli altri nove sulle spalle di quei tre mesi lì. Scaglionare, vorrebbe dire ribassare i costi e migliorare il trattamento. Noi che, come intermediari, dobbiamo cucire insieme tutti questi servizi, non potremmo che esserne avvantaggiati e messi in condizione di dar luogo ad una programmazione più organica, più accettabile, più vendibile.

Il « tour operator » è quindi certamente favorevole allo scaglionamento delle vacanze...

Essenzialmente sì, perché le vacanze obbligate finiscono col trasformarsi in una limitazione della libertà individuale, in tempi in cui non si fa altro che parlare di tempo libero. Voler obbligare la gente ad utilizzare il proprio tempo libero in quelle poche settimane in cui l'azienda chiude, è assurdo. Per estendere un attimo il discorso, diciamo che la concorrenza estera può sentirsi in Italia, perché avendo i « tour operators » stranieri una programmazione annua basata sullo scaglionamento delle vacanze, possono raccogliere quei pochi italiani privilegiati che hanno la possibilità di andare in vacanza fuori dal solito periodo di agosto.

Che cosa si può fare per favorire lo scaglionamento delle vacanze?

Noi poco. Noi rischiamo sulla nostra pelle, proponendo dei viaggi fuori stagione, cercando di utilizzare i cosiddetti ponti, in modo da modificare il mercato ed attenuare la punta estrema dei mesi estivi, particolarmente di agosto.

E' ovvio che, per i grandi complessi industriali, lo scaglionamento imporerebbe dei grossi problemi tecnici Come pensa che siano superabili questi problemi?

Soltanto con l'aumento delle maestranze, cioè con una maggiore occupazione che, fra l'altro, risolverebbe una serie di problemi sociali. Pare, anche se non ho qui le cifre esatte, che lo scaglionamento delle vacanze da parte di un'azienda che, quindi, non chiuderebbe mai, imporli un aumento del personale dal 5 all'8 per cento. Secondo me non basta pensare ai giorni di ferie in più, al tempo libero, è così via. Sarebbe opportuna una politica organica per consentire ai lavoratori di riposarsi veramente durante l'anno e, nello stesso tempo, allargare l'occupazione nelle aziende.

Secondo lei, se si realizzasse in pratica lo scaglionamento delle vacanze, è valida l'affermazione che l'italiano non la utilizzerebbe convenientemente per una questione di mentalità e di abitudini acquisite nel tempo?

Questa è un'affermazione superficiale, perché si riferisce allo stato attuale delle cose. Una volta si diceva: l'italiano non avrebbe mai viaggiato come gli altri europei. Invece non è vero: l'italiano approfitta di tutte le occasioni per viaggiare. Oggi c'è un florido mercato per i brevi spostamenti sulle capitali europee, anche dell'Europa orientale. La richiesta di viaggi, da parte del mercato, è ascendente... Escludo che l'italiano non sfrutterebbe la possibilità di vacanze più lunghe fuori dal periodo estivo solito. Le cosiddette ferie di agosto, sono evidentemente un'abitudine, ma sono un'abitudine obbligatoria. Non c'è scelta, non si può fare diversamente. Sono sicuro che, nel giro di due o tre anni, se si attuasse lo scaglionamento, saremmo al livello delle altre nazioni con delle vacanze distribuite in tutto l'anno, come il pubblico certamente domanderebbe.

In concreto, che cosa si potrebbe fare?

Noi non possiamo fare nulla di più che continuare ad incentivare il mercato con delle programmazioni fuori stagione. Ad esempio, abbiamo fatto quest'anno il Senegal, da dicembre ad aprile. Più bassa stagione di così! Eppure il nostro Caravelle che ogni settimana partiva da Milano, era se non sempre pieno, quasi... E chi trasportavamo? Non certo degli industriali troppo occupati per potersi prendere una vacanza di questo tipo. Soprattutto molti impiegati, qualche commerciante, ma direi che l'80 per cento era costituito da impiegati. (Quindi, il problema dello scaglionamento delle vacanze, oltre ad essere un fatto sociale, trova qui una dimostrazione significativa).

E questo è un esempio dei tanti. Un nostro concorrente fa le Canarie, un altro fa Palma, e tutti in bassa stagione a prezzi molto più bassi che in luglio-agosto.

Questo dimostra che lo scaglionamento delle vacanze è una necessità, una necessità sentita non dai più fortunati che possono permettersi di fare le vacanze quando gli pare e piace, ma dalla maggioranza dei cittadini a reddito fisso che arrivano a disporre non so, di centottantamila lire e non possono spendere certo di più.

Chi dovrebbe « spingere » a favore dello scaglionamento delle vacanze?

Come le ho detto prima, il maggior interessato è il lavoratore dipendente; quindi, in ultima analisi potrebbe essere un problema da sollevare a livello sindacale.

Guglielmo Isoardi direttore commerciale della Alpitour

Se fosse data all'italiano medio la possibilità di scelta fra periodi di ferie scaglionate nei vari mesi dell'anno, lei, in base alla sua esperienza di direttore di un'agenzia di viaggi, ritiene che continuerebbe a concentrare le ferie in poche settimane estive, oppure che le distribuirebbe in un arco di tempo più ampio, a somiglianza degli altri « colleghi » europei?

Io penso che le risposte più significative le possa dare l'industria. Questo perché è chiaro che le cosiddette ferie sono vincolate ad un periodo di tempo estremamente ristretto. Le industrie chiudono i battenti nel mese di agosto e tutti sono costretti ad andare in vacanza in agosto e non prima e non dopo. Non è una questione di costume: per anni gli italiani sono stati costretti ad andare in ferie in agosto e non si è mai avuta la possibilità di far diversamente.

Quindi, se le industrie più importanti scaglionassero le ferie dei loro dipendenti, il problema della concentrazione delle ferie cadrebbe automaticamente...

Io sono convinto che se le ferie fossero distribuite diciamo da maggio a settembre, il problema cadrebbe da solo. Non penso che ci sia la remora delle ferie in un mese piuttosto che in un altro. Basta considerare le possibilità che offre il mercato turistico attuale, cioè di andare a fare i bagni a giugno, a settembre e addirittura in tutti i mesi dell'anno.

Le ferie scaglionate, però, comportano ad esempio delle difficoltà di coordinamento tra i membri di una stessa famiglia che lavorano in aziende diverse...

E' chiaro che, di colpo, non possiamo arrivare a fare quello che fanno i tedeschi, ovvero le ferie se non tutto l'anno, quasi... Tuttavia, il nostro periodo di ferie deve essere ampliato gradualmente, se non altro tenendo conto che le nostre vacan-

Non partire tutti insieme

La spiaggia romana di Castelporziano in una qualunque domenica di luglio o agosto.

ze scolastiche sono fra le più lunghe d'Europa, da giugno a settembre. Se le ferie fossero distribuite nei tre mesi estivi, ci sarebbero dei vantaggi enormi per tutti e non certamente solo per gli operatori turistici.

Secondo lei, è realistico pensare che molti italiani andrebbero al mare in Italia, poniamo in maggio o in giugno?

Questo è senz'altro un quesito di non facile soluzione. Non sempre il giugno italiano è ideale, dal punto di vista climatico, come lo sono luglio ed agosto. Io credo che, distribuendo le vacanze in un periodo più lungo, si favorirebbero un po' le vacanze all'estero. Sappiamo benissimo che andare a Palma in giugno, equivale a trovare il clima che abbiamo da noi in pieno luglio. A Palma si possono fare tranquillamente i bagni, mentre qui il tempo può ancora essere instabile.

Non pensa che questo, oltre a favorire le vacanze all'estero, si presterebbe ad un incremento del turismo nel meridione?

Certamente. Ritengo che le vacanze nel Sud siano fattibilissime anche in giugno.

E' pura fantascienza pensare, supponiamo, ad un charter pieno di torinesi diretti in Sicilia?

Credo sia un'idea possibile da realizzare. Le voglio dire qualcosa di più: proprio quest'anno, la nostra agenzia lancia una catena di alberghi nel Sud Italia, offriamo cioè delle vacanze libere. Noi diamo solo l'albergo: il cliente raggiunge la località come meglio crede. Per ora, diamo la sistemazione alberghiera nei vari Gargano, costa calabra, costa Smeralda. Non è impossibile che un giorno si organizzi un charter da Torino o da Milano per la Sicilia. La difficoltà attuale di un charter in Sardegna, è che sia per il prezzo del trasporto aereo che per i costi alberghieri maggiori in Sardegna che a Palma, il viaggio verrebbe a costare molto di più.

Che cosa possono fare gli agenti di viaggio per favorire e provocare il processo di scaglionamento delle ferie?

Noi non è che abbiamo delle armi molto potenti a disposizione per poter sbloccare questa situazione. L'unica possibilità che abbiamo, anche tramite i contatti con i « cral », le ditte e le singole persone, è quella di differenziare al massimo le quote tra la bassa, la media e l'alta stagione. Arriviamo ad offrire degli sconti sensibilissimi sulle quote, rispetto a quella che è la quota normale praticata in agosto, quando la quota è cioè completa o talvolta addirittura maggiorata.

Adottate quindi degli incentivi in termini di prezzo...

E' chiaro che l'incentivo è, in questo senso, notevole. Lei capisce che quando un viaggio, in maggio, viene a costare la metà che in agosto, sono in molti a farci caso. Tutto quello che commercialmente possiamo fare è qui: sconti, allettamenti con quote ridotte, campagne pubblicitarie.

Facciamo un'ipotesi: supponiamo che i dipendenti di una grande industria o, se vogliamo, di un'area geografica particolare, possano scaglionare le vacanze da quest'anno. Che cosa cambierebbe nella « politica » dell'Alpitour?

Qualche cambiamento lo si avrebbe immediatamente. Non ci sarebbe probabilmente più una così rilevante differenza fra l'alta e la bassa stagione. Nella programmazione delle catene charter, i voli sarebbero suddivisi in maniera differente. I costi diminuirebbero, dato che le catene charter sarebbero meglio vendibili in bassa stagione. Con più voli si avrebbe un costo minore. In altri termini, si avrebbe in poco tempo una ripercussione a vantaggio sia dei clienti che degli operatori turistici.

Per sintetizzare, quali vantaggi deriverebbero all'utente se si realizzasse la prassi delle ferie scaglionate?

E' ovvio che, oltre a costare di meno, le vacanze offrirebbero un servizio qualitativamente migliore. Quando l'affluenza dei clienti è concentrata in poche settimane, il servizio rischia di diventare scadente.

Prima di concludere, facciamo una breve considerazione aziendale. Che tipo di incrementi relativi avete nei mesi di punta?

Questo è davvero un problema grosso per le aziende come la nostra. E' chiaro che, in agosto, le possibilità di accaparrarci più camere o più disponibilità sugli aerei sono limitate. Questo ci condiziona negli incrementi che, per forza di cose, non sono certamente quelli che ci consentirebbe la domanda del mercato. Diciamo che, in luglio, abbiamo delle possibilità di incremento relativamente limitate, mentre potremmo aumentare molto il lavoro negli altri mesi.

Ci muoviamo infatti in questa direzione, programmando catene di voli nel periodo invernale e primaverile. In questi ultimi anni, per concludere in tema di scaglionamento delle ferie, c'è stato un leggero miglioramento. Non proprio tutti chiudono in agosto, c'è qualcuno che chiude in luglio, ci sono le banche che scaglionano le ferie. In confronto a qualche anno fa, c'è stato un passo avanti. Lentamente, si dovrà arrivare ad una soluzione più radicale del problema. Sono le grosse industrie che, incluse le industrie satelliti, bloccano tutto. Sbloccando la situazione di almeno qualche complesso di grandi dimensioni, praticamente la questione è risolta.

Supposto che quest'ultima ipotesi si concretizzi, si parlerebbe ancora di alta e di bassa stagione?

Questo credo di sì, anche se si tenderà ad unificare i prezzi...

Ma, per l'utente, questo livellamento di prezzi poniamo nell'arco di tre mesi, che significato reale potrebbe assumere: i prezzi di agosto scenderebbero, oppure aumenterebbero i prezzi praticati negli altri mesi estivi?

L'utente non dovrebbe più trovare in ferie dei prezzi impossibili, senza contare il vantaggio di un servizio meno congestionato.

Le prospettive puramente economiche, sarebbero in ogni caso diverse da un settore all'altro. Penso sia più agevole manovrare sull'iniziativa charter che non su quella IT... è comunque difficile stabilirlo a priori con precisione.

(Intervista di Franco TORRIANI)

BINARI NEL MONDO

LE LINEE ferroviarie elettrificate di Europa hanno superato la lunghezza totale di 60.000 chilometri. Si tratta — secondo le più recenti statistiche dell'U.I.C. concernenti la situazione di 26 amministrazioni ferroviarie europee aderenti — di 63.381 Km. su un totale di 257.477 Km. In particolare, l'elettrificazione con « corrente continua » concerne 26.835 Km., mentre 36.546 Km. sono serviti da « corrente alternata ».
Le grandi correnti di traffico in Europa, ed in particolare lungo la parte occidentale, si muovono quasi totalmente attraverso le linee elettrificate. Un esempio è dato dall'intensissimo uso dei Trans-Europ-Express, nei quali la trazione diesel ha ceduto gradualmente il passo alla trazione elettrica. Vi sono poi itinerari dove i diversi sistemi di alimentazione della corrente richiedono l'impiego di locomotive « polivalenti ». E' il caso del T.E.E. « Cisalpino » che, sulla Parigi-Milano, utilizza quattro differenti sistemi di corrente di trazione: due in Francia, uno in Svizzera ed uno in Italia. La rete ferroviaria italiana — come è noto — ha uno sviluppo di circa 8.000 Km. elettrificati. La percentuale di traffico concernente la trazione elettrica è stata pari, in un anno, all'89,3%. I più recenti dati indicano in 310.000 Km. la lunghezza delle linee elettrificate nel mondo. L'Unione Sovietica presenta la più grande rete elettrificata con oltre 35.000 Km. In seconda posizione si trova il Giappone con 12 mila Km., poi la Francia 9.300 Km. e quindi la Germania con 8.946 Km. Nella foto sotto, il TEE sul Meno.

BULGARIA

Il metrò a Sofia

Hanno avuto inizio recentemente lavori per la costruzione del nuovo grande metrò. Nella prima fase la metropolitana unirà i tre più importanti settori della città; in seguito verranno costruite altre varie linee per unire i sobborghi alla capitale.

GERMANIA

« Treno + bicicletta »: un servizio originale e di successo

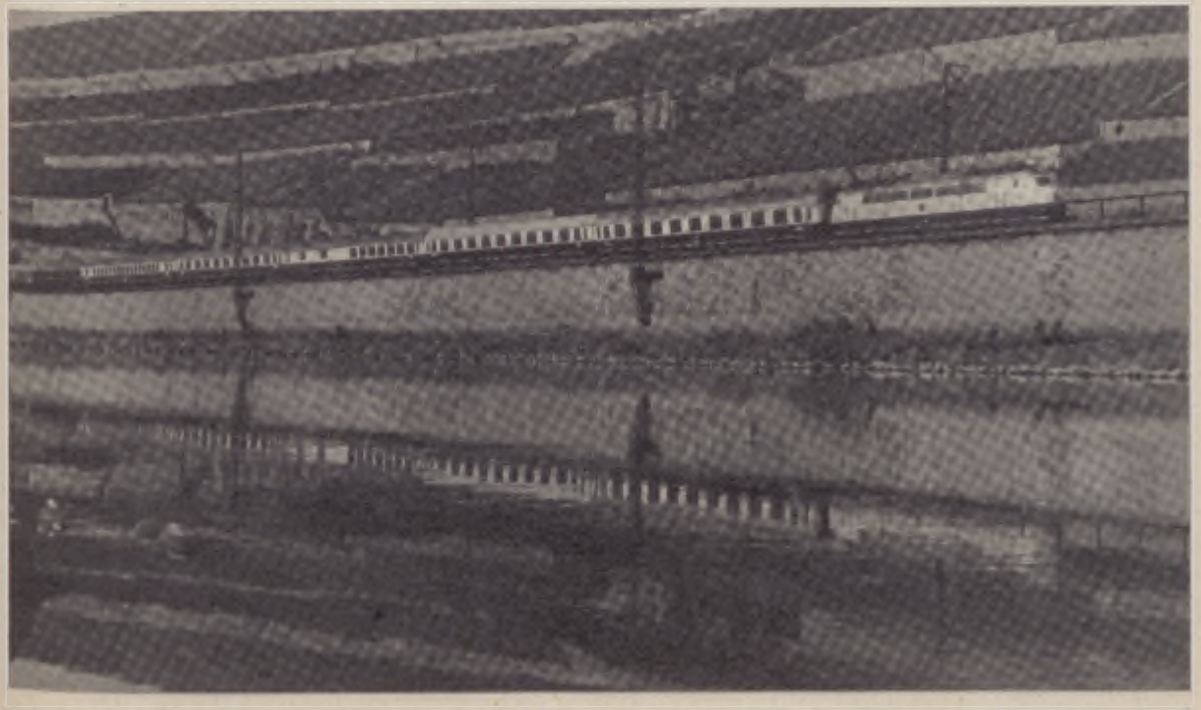
Più di 43 mila persone hanno utilizzato l'anno passato il servizio « bicicletta in stazione » (o « treno + bicicletta »), di cui demmo a suo tempo notizia, istituito dalle Ferrovie Tedesche. Mille e cinquecento biciclette distribuite in 181 stazioni, hanno atteso i viaggiatori che desideravano visitare in modo certamente originale e sportivo, le regioni più pittoresche della Germania Federale.
Il notevole e crescente successo dell'iniziativa ha indotto le D.B. ad estendere ad altre numerose stazioni il servizio ed a crescere il numero dei veicoli a due ruote, in vista dell'inizio della stagione estiva.

PORTOGALLO

Nuovo sistema di gestione per le ferrovie

Il governo portoghese ha recentemente adottato due importanti provvedimenti: l'uno riguarda la politica ferroviaria, l'altro la nuova concessione alla C.P. (Compagnia ferroviaria Portoghese). Insieme essi definiscono le linee direttive regolanti l'esercizio delle ferrovie in Portogallo ed in particolare la dinamica della loro gestione tecnica e commerciale, nonché il risanamento finanziario della concessionaria, che diviene una società anonima.
Con il III Piano di Ammodernamento (1968-73) si è dato mano ad una totale revisione della gestione ferroviaria e si son poste le premesse per una sua rivalutazione in rapporto alla vocazione attuale del trasporto su rotaia, elaborando altresì piani e programmi per l'ammodernamento ed il riequipaggiamento della rete, principale e secondaria, della C.P.
Nel quinquennio tuttavia è stata portata a compimento solo una prima fase della vasta opera, non essendo materialmente possibile risolvere contemporaneamente tutti i problemi emersi in sede di studio: gli investimenti si sono diretti essenzialmente verso le strutture fondamentali e le linee a grande traffico. Dal 1968 ad oggi si sono spesi più di 5 miliardi di scudi (circa 115 miliardi di lire), cioè una cifra superiore a quella prevista: anche in Portogallo la lievitazione dei prezzi è andata al di là di ogni ragionevole pronostico.
Tra le opere in corso di realizzazione o già realizzate sono da ricordare il rinnovamento totale di 916 km di linee, l'entrata in servizio di moderno materiale rotabile, l'eliminazione della trazione a vapore nelle linee del centro e del sud; in fase avanzata sono gli studi per un'analoga ristrutturazione in gran parte delle regioni settentrionali del paese.
E' stato proprio mentre prendeva avvio questo grande programma di riconversione delle ferrovie, che si è venuto accentuando il fenomeno della motorizzazione, con il sempre maggior ricorso alla strada come mezzo di trasporto più flessibile e geograficamente più esteso, nonché l'impiego dell'aereo, preferito per la sua ineguagliabile velocità e per la seduzione della sua intrinseca modernità. E' divenuto allora necessario procedere ad un rapido « aggiornamento » di concetti di mentalità in ordine ai fini ed ai fattori essenziali della gestione delle ferrovie portoghesi. In primo luogo si son dovute rivedere le for-

Il nuovo tipo di treno a due piani che presto entrerà in servizio sulle linee della banlieue parigina.



mule di finanziamento previste dal III Piano di Ammodernamento, che ponevano il concessionario in una situazione di bilancio assolutamente insostenibile, dato che l'ammontare e la forma degli investimenti si sono sempre mostrati inadeguati. I recenti provvedimenti, chiarendo inoltre i rapporti tra stato e ferrovie e precisando le reciproche responsabilità, consentono di avviare il IV Piano di Ammodernamento (1974-1979), in via di definizione, secondo criteri che così possono sintetizzarsi:

— definizione la più completa possibile della funzione delle ferrovie nel quadro di una razionale politica dei trasporti e di un riordinamento del territorio;

— determinazione delle mete da raggiungere in fatto di qualità dei servizi sulle linee principali, tenuto conto del rapporto costi-vantaggi per la comunità nazionale e per la azienda;

— continuazione dell'opera di rinnovamento delle infrastrutture e del materiale rotabile;

— corrispondente sviluppo dell'azione commerciale da parte della azienda al fine di promuovere la acquisizione di nuovi traffici.

Questo lo schema degli sforzi del governo e delle ferrovie portoghesi per ammodernare la rete nazionale in modo di metterla in grado di affrontare e rispondere adeguatamente alle richieste ed alle esigente attuali.

Nel preambolo d'uno dei due provvedimenti citati si legge: « una volta ottenuto il risanamento finanziario dell'azienda e nuovamente formulato il quadro delle norme entro cui deve inserirsi la sua attività, si darà il via più significativo degli ultimi decenni per realizzare una ferrovia rinnovata in grado di mettere a disposizione della comunità i servizi che essa e solo essa è in condizione di offrire ».

STATI UNITI

Nuovo sistema di trazione elettrica

La linea mineraria di Black Mesa lunga 125 chilometri ,attualmente in costruzione nel Nord dell'Arizona, sarà la prima ferrovia al mondo ad essere esercitata con corrente alternata da 50 Kv, 60 hz.

Questa tensione, doppia di quella generalmente utilizzata, consente di avere una sola fonte di sostentamento ad una delle estremità della linea.

Modello svizzero di una « taki-like », strada-ferrovia controllata con il computer, per i trasporti pubblici urbani.

U.R.S.S.

Imminente l'inizio della sperimentazione dell'elettreno ad alta velocità

Il nuovo elettrotreno sovietico ER 200 sta per iniziare l'ultima fase sperimentale, per essere subito dopo messo in servizio rapido sulla linea Mosca-Leningrado.

Come è noto il convoglio è composto di 14 carrozze, due delle quali con cabina di guida e le altre dodici vetture-motrici intermedie. Grazie ai suoi 48 motori da 215 kw ciascuno (cioè a dire 10.320 kw, in totale) questo treno toccherà agevolmente i 200 Km/h, unendo Leningrado a Mosca in meno di 4 ore. Le due vetture estreme, dalla particolare linea aereodinamica, hanno la cabina di guida nella parte superiore, e non possiedono motori. Il treno è equipaggiato con guida e freno automatici, potrà trasportare 68 passeggeri in ciascuna delle 12 carrozze e 24 sulle vetture-comando, sulle quali sono anche stati realizzati dei buffet.

E' previsto che questo materiale rapido verrà esteso su tutte le principali comunicazioni tra i grandi centri industriali sovietici, ove naturalmente la linea consenta la alta velocità.

FLASH
Notizie in breve

IMPIANTI DI SICUREZZA telecomandati del tipo più avanzato idonei a consentire velocità sino a 250 Km. caratterizzeranno, dal punto di vista dell'automazione, la « Direttissima » ferroviaria Roma-Firenze, in corso di costruzione; la nuova linea verrà attivata e dotata di telecomando in un primo tempo sino a Chiusi e, successivamente, completata sino a Firenze con le stesse caratteristiche. Nel contempo, la linea attuale sarà adeguata alle esigenze della nuova circolazione con la installazione di impianti vari, tra cui apparati centrali telecomandabili.

I sistemi elettronici comprenderanno in pratica, la nuova linea, quella attuale ed i tratti di interconnessione tra l'una e l'altra, in modo da ottimizzare la circolazione nell'intero quadruplo binario collegante la capitale di entrambe le linee, sfruttando al massimo le moderne infrastrutture che verranno realizzate, con l'obiettivo di garantire la regolarità di circolazione anche in presenza di massicci aumenti di traffico.

PRESENZA F.S. alle fiere internazionali di Lille (nella foto) e Goteborg. I padiglioni allestiti con successo dalla nostra Azienda in collaborazione con l'Enit sono stati visitati da numerosissimo pubblico.

Anche a Padova, alla fiera Campionaria, le F.S. sono state presenti con un proprio padiglione nel quale sono stati presentati i nuovi mezzi rotabili e il materiale per il trasporto delle merci e in particolare carri e containers refrigeranti.

UN PIANO DI MASSIMA è stato predisposto dal Compartimento di Torino e riguarda in primo luogo le stazioni di Sangone, Candiolo e None, per le quali è stato previsto il prolungamento dei binari fino a 550 metri, in modo da rendere possibile il transito, la sosta e l'incrocio di convogli, sia merci che viaggiatori, anche ad elevata composizione.

A Sangone verrà, inoltre, realizzato un nuovo scalo merci al servizio degli insediamenti industriali, adeguati i marciapiedi esistenti, ampliate le attrezzature destinate al servizio dei viaggiatori ed installato un moderno impianto ACEI per la centralizzazione degli scambi, delle manovre e del segnalamento.

La stazione di Airasca, infine, sulla quale gravano anche gli impegni dei traffici confluenti dalla linea per Cuneo, subirà un profondo adeguamento di tutte le attrezzature tecniche occorrenti per l'instradamento dei treni e per il ricovero dei viaggiatori, nonché una radicale ristrutturazione interna in direzione dell'aumento della ricettività.

I lavori relativi all'attuazione del piano avranno inizio prima della fine dell'estate e saranno completati per la primavera del 1975.

L'ASSEMBLEA DELL'AIEP l'organismo che raggruppa, su scala europea, i proprietari e gli utenti di raccordi ferroviari, ha avuto luogo a Roma con la partecipazione del nostro Direttore Generale. In Italia la estensione dei raccordi è pari a 4.000 Km., cioè un quarto dell'intera rete. Il movimento globale si aggira sui 2 milioni di trasporti l'anno con un movimento di 4 milioni di carri fra carichi e vuoti. Queste cifre danno da sole la misura della rilevanza che questo tipo di infrastruttura riveste nel quadro del sistema dei trasporti di merci su rotaia.

L'Ing. Bordoni nella sua qualità di Presidente della Union Internationale des Chemins de Fer, ha sottolineato i rapporti che legano le aziende ferroviarie europee ai proprietari e utenti di raccordi ferroviari, illustrando il punto di vista della nostra Azienda sui più attuali problemi che si dibattono nel settore dei raccordi privati. In particolare ha messo in luce l'azione di incentivazione condotta dalle F.S., per far sì che con lo sviluppo della rete raccordata si avvicinino le fonti della produzione al trasporto ferroviario.

UN POVERO GRANDE UOMO CHIAMATO MANZONI

IL 7 MARZO 1785, a Giulia Beccaria e Pietro Manzoni nacque un figlio: ma non ci fu grande esultanza nella patrizia dimora che affacciava sul Naviglio, al numero venti di via San Damiano. L'indomani fecero battezzare il neonato nella chiesa di San Babila e gli imposero un nome glorioso, Alessandro. Fuori del tempio aspettava una carrozza che portò il bambino nella villa della Costa, in territorio di Lecco, presso Galbiate, dove una robusta contadina gli avrebbe fatto da balia e avrebbe avuto cura di lui. La mamma non voleva tenere in casa la sua creaturina, non voleva occuparsene; quella separazione era poco meno di un ripudio. Giulia Beccaria era una mamma di appena ventidue anni, un caratterino, tutta impulsi e nervi. Aveva letto Voltaire, Montesquieu, D'Alambert e faceva professione di idee nuove. Un'incomprensione profonda, appena dissimulata sotto il velo delle convenienze, la divideva dal marito, quel conte Pietro Manzoni che le avevano appiccicato sebbene avesse quasi trent'anni più di lei; un nobiluccio misoneista, non ricco ma agiato proprietario terriero. La nascita di Alessandro non poteva raddrizzare quel matrimonio male assortito: sulla culla del neonato aleggiava anzi il sospetto di una paternità adulterina: Pietro Manzoni copriva col suo nome blasonato un figlio che non era suo. Sette anni dopo la nascita del bambino, tra i coniugi intervenne la separazione. Lei si apprestava a seguire a Parigi il « suo » Carlo Imbonati, il conte Imbonati, nobile per nascita e per sentimenti, che l'aveva strappata tanto agli effimeri amori della prima giovinezza che all'aborrito giogo maritale, avvincendola a sé in un legame non labile. Frattanto del piccolo Alessandro, nessuno si dava pensiero. Meglio quando stava in campagna, quel bambino. Era un bell'impiccio averlo per casa, così emotivo, avido di sapere, domandava il perché di tutto, tirava giù dai palchetti libri a casaccio e, sebbene non sapesse leggere, puntava il dito sulle illustrazioni e pretendeva che gliele spiegassero. E magari il libro era la Bibbia con quelle figure paurose di profeti e di patriarchi: stranamente affascinato, il bambino si soffermava a contemplare Giobbe che Dio volle provare più di tutti. Aveva appena sei anni quando la mamma lo accompagnò in collegio, un collegio rinomato, per signorini, quello dei Padri Somaschi a Merate, in Brianza. Ancora un viaggio in carrozza, povero Lisandrino, ancora una volta l'allontanavano dalla famiglia. Era l'ottobre, e il sole accendeva le vigne di colori cupi; prima del trapasso all'inverno, la campagna sembrava offrirsi in tutta la sua bellezza, come per un grande spettacolo d'addio. Ignaro del « tradimento » ordito ai suoi danni, il piccolo Alessandro osservava contento il trotto sostenuto dei cavalli. Quando si trovò nella tetra prigione del collegio e comprese che la mamma lo aveva abbandonato, proruppe in pianto. L'indomani, un istitutore, stufo di quel moccioso che non la smetteva d'invocare la mamma, gli vibrò all'improvviso un manrovescio: « E quando la finirete di piangere? ». Fu la prima, ma non la sola rude punizione, perché allora in tutte le scuole le percosse erano abituale sussidio didattico; e la pedagogia permissiva era di là da venire. Col passaggio dalle classi elementari a quelle superiori, il Manzoni non si rivelò convittore troppo docile e malleabile. Gli ripugnava quella religione fatta di parole; lo infastidiva la disciplina ridotta a vacua esteriorità; intuiva le limitazioni di un insegnamento finalizzato dove la scienza era sempre l'ancella della teologia. Nascostamente leggeva gli scrittori illuministi; leggeva l'Alfieri, il Parini ed altri « eretici »; scriveva versi per esaltare la libertà e il progresso contro l'oscurantismo religioso. L'eco delle gesta del Bonaparte giungeva anche attraverso i muri delle camerate; e la fantasia del giovinetto s'accendeva, come quella di Fabrizio Del Dongo. Dopo i Somaschi, i Barnabiti: rimase in collegio complessivamente dieci anni. Quando ne uscì, si accorse di essere solo: nella casa patrizia di via San Damiano, piena di ombre e di ricordi, aveva trovato due vecchi zii, entrambi sacerdoti; e una zia smonacata. Sì, c'era anche il padre, il conte Pietro, ma soggiornava prevalentemente in campagna e aveva poche parole per il figlio. Di quei fantasmi rancorosi nerovestiti, solo la smonacata dimostrava un po' d'interessamento per il giovinetto reduce dal collegio. Pretendeva d'insegnargli la musica e si metteva a solfeggiare con la voce tremula delle donne frustrate, battendo ritmicamente le mani ossute, povera marionetta volenterosa. Alessandro la guardava, diviso tra la pietà e la derisione. Era questo il mondo che tanto aveva vagheggiato quand'era dai Barnabiti? Sempre deluso e sempre respinto nel suo grande bisogno d'affetto, imboccò allora la strada sbagliata, conobbe un breve traviamento dal quale uscì assai presto. Ricominciò a cercare se stesso, mille pensieri lo tormentavano. L'Europa era in quegli anni tributaria della cultura francese. Parigi era il miraggio lontano, là era la mamma, là quel Carlo Imbonati che, per assiduo scambio di corrispondenza epistolare, aveva appreso a stimare. Proprio la morte prematura di quest'ultimo, indusse il giovane Alessandro a recarsi a Parigi, per non lasciare sola la mamma nell'ora del dolore. E in quei giorni mesti e so-

MANZONI

I LETTORI E LA CRITICA

I « Promessi Sposi » incontrarono subito molto favore tra il pubblico dei lettori. I primi recensori invece (Tommaseo, Zaiotti, Montani, Salfi, Mazzini), pur nella varietà dei giudizi, non mostrarono nel complesso di aver inteso la novità e l'importanza dell'opera. Più pronta ad intenderla fu la critica straniera, e il Goethe, rammaricandosi che l'età tarda non gli consentisse di fare la traduzione in tedesco del romanzo, espresse la sua stupita ammirazione di fronte a quella «pienezza interiore, così alta che difficilmente può essere agguagliata e ti appaga come un frutto giunto a perfetta maturazione ». Non mancarono anche giudizi completamente negativi. Così, Felice Romani, librettista della « Norma », della « Sonnambula » e di altri melodrammi, disse che il Manzoni « pecca d'invenzione, di condotta, di caratteri, di stile ». A titolo di curiosità e di divertimento, si può riportare il giudizio di un oscuro ma deciso canonico, tale Federico Balsimelli: « Il Manzoni non scrive da letterato, ma come scriverebbero i carrettieri e i facchini, da gazzettiere, da pescivendolo, da uomo senza giudizio, da fagotto, scelleratamente ».

A tutt'oggi rimane insuperata, per densità di concetti e profondità di acume, l'analisi del De Sanctis. Il Croce, dopo una prima valutazione poco favorevole, rivide in seguito la sua posizione. Il Gramsci cercò più che altro di utilizzare i testi manzoniani come documenti di una condizione culturale e politica e intese separare l'ammirazione estetica dal consenso ideologico.

lenni, quelle due nature ardenti, appassionate, che per tanto tempo s'erano negate l'una all'altra, s'incontrarono, si compresero. Madre e figlio erano stati finallora due estranei. Ma ora Giulia voleva colmare il vuoto del suo cuore con l'affetto per il figlio; e questi, dopo l'adolescenza deserta d'amore, scopriva l'ineguagliabile dolcezza e profondità del sentimento materno. A Parigi, Alessandro si trovò a beneficiare delle amicizie della madre: una « société » di letterati, filosofi, pensatori, eredi del tardo razionalismo e sensismo francese. Divenne intimo del Fauriel e da lui probabilmente trasse quelle idee di una lingua unitaria e di una letteratura antiaccademica e popolare (educativa in senso superiore), idee destinate a diventare a suo tempo il fulcro della sua adesione al Romanticismo. Rafforzò ed ampliò il patrimonio ideale che aveva appreso dagli illuministi: l'eguaglianza degli uomini, la democrazia largamente intesa, la libertà e la giustizia per tutti, la fiducia nella cultura. Però anche nei cenacoli parigini, crocevia di filosofie eclettiche e suggestive, il destino ultimo dell'uomo rimaneva pur sempre un gran mistero. Non era morto ancor giovane l'Imbonati? E adesso, a due anni di distanza, ecco giungeva al Manzoni la notizia del decesso del padre, quel conte Pietro (rimasto in Italia ad amministrare i suoi feudi) che non l'aveva né amato, né compreso. C'era quella zona d'ombra dell'al di là, il fiume nero da valicare; ma forse avevano ragione i sensisti, tutto finisce quaggiù sulla terra. Sebbene giovanissimo, la sua ipersensibilità nervosa gli dava già più di un tormento: soffriva di misteriosi malori, gli pareva di venir meno, ora avvampava, ora s'imperlava di freddo sudore; avventurarsi da solo per le strade sconosciute di Parigi, poco gli garbava. Intanto la mamma, la « Grande Julie », s'era messa in cerca di una sposa per il suo Alessandro; intesseva trame sottili e avvedute, avviava cauti colloqui sul filo di una superiore diplomazia salottiera, finché finì con l'orientarsi verso una giovinetta di appena sedici anni, Enrichetta Blondel, figlia di un banchiere svizzero, non nobile né opulento. Nel settembre del 1807, i Blondel soggiornavano presso parenti in una villa del Bergamasco. Da Parigi, Giulia e Alessandro calarono in Italia, dirigendosi a Bievio, sul lago di Como, ospiti a loro volta di amici. Furono organizzati gli incontri d'uso fra i due giovani. Il fondale obbligato era il parco o la terrazza delle sontuose ville rivierasche; e intanto i servi spioni (che tutto sapevano di quella trama) facevano girare sciroppi, tazze di cioccolata e biscotti. Le foglie di settembre ingiallivano, le acque del lago di Como a sera rabbrividivano nel presagio dell'inverno. Indubbiamente l'atmosfera c'era. La « Grande Julie », sapiente regista, aveva pensato proprio a tutto. Eppure, mai matrimonio « combinato » era destinato a riuscire più felice; mai le affinità elettive andarono tanto d'accordo con le valutazioni opportunistiche dei parenti. Quei due giovani erano fatti per amarsi e per comprendersi. Oltre che fedelissima sposa, Enrichetta doveva diventare l'amica più cara, la saggia confidente del Manzoni che da lei trasse ispirazione per due nobili e dolci figure del suo mondo poetico: Ermengarda e Lucia. Dopo le nozze, gli sposi si stabilirono a Parigi, in compagnia della « Grande Julie », madre e suocera onnipresente. Abitarono una grande casa in « Boulevard des Italiens ». La nascita della prima figlia pose un delicato problema di coscienza: avviarla alla religione cattolica o a quella calvinista professata dalla moglie? Trascorsero otto mesi; poi, per rispetto di convenienze formali, la bambina fu fatta battezzare da un sacerdote cattolico. Ma Enrichetta, spirito profondamente religioso, rifiutava soluzioni che non fossero dettate da una rigorosa adesione morale: si consacrò a studi e a meditazioni, al termine dei quali ritenne di poter abiurare la Chiesa di Ginevra per quella di Roma. Non molto tempo dopo, anche il Manzoni, a conclusione di una lunga e sofferta maturazione interiore, si riconciliava con la fede. Però, come avverte il Sapegno, il « Manzoni cristiano rimase illuminista, democratico, umanitario »; non ripiegò su posizioni reazionarie, non giustificò mai la ragion di Stato e l'assolutismo, le prepotenze dei governi e dei ceti privilegiati. Dal razionalismo, pervenne al cristianesimo «per deduzione, non per contrapposizione; ed egli infatti ripeteva che la ragione, se argomenta fino alle ultime conseguenze, non giunge mai a conclusioni diverse dal Vangelo » (Bellonci). La conversione non segna dunque una crisi o un capovolgimento di valori, ma solo la raggiunta certezza che le idee-forza del secolo, i principi di eguaglianza, di libertà, di fraternità sono tutti nella dottrina evangelica; e occorreva solo riaffermarli, propagandarli e difenderli nella loro interezza innovatrice. Alla conversione religiosa, seguì quella artistica. Ripudiate le « esercitazioni » d'osservanza classicista (ultimo in ordine di tempo il poemetto « Urania »), lo scrittore lombardo avvertì l'esigenza di nuove forme espressive, di un'arte fondata su fatti sicuri, sul vero. E si volse alla storia, indagò i secoli remoti e ne riudì le voci, il Medioevo e le Repubbliche marinare; ricercò le trame della Provvidenza in tante vicende di vincitori e vinti, di oppressi e d'oppressori che gli si componevano

MANZONI E I SOCIALISTI

Filippo Turati, la cui figura riveste tanta importanza nella storia del socialismo italiano, fu grande e sincero ammiratore del Manzoni. Nel maggio 1923, celebrandosi alla Camera dei deputati il cinquantenario della morte del Manzoni, il « leader » socialista volle (anche a nome dei lavoratori che, a suo dire, conoscevano ed amavano il grande romanziere più di quanto si potesse credere) esaltare l'autore dei « Promessi Sposi ». Non fu un panegirico d'occasione, ma la convinta testimonianza di un uomo che, pur negli impegni della lotta politica, aveva saputo avvicinarsi al mondo morale e artistico dello scrittore lombardo e trarne importanti ammaestramenti.

davanti allo sguardo in immagini di poesia. Eppure s'ostinava a sottilizzare, a separare i personaggi reali da quelli storici, la verità della storia da quella dell'artista. Ma il genio diede ali alla fantasia, sormontò le formulazioni teoriche e tutto riassunse e compose nella suprema verità dell'arte. Su queste linee verrà distendendosi l'operare del grande lombardo, nell'arco di un trentennio, dal momento del ritorno in Italia fino all'edizione definitiva dei « Promessi Sposi ».

Nel 1810, la famiglia Manzoni abbandonò Parigi, stabilendosi a Milano. Varie preoccupazioni assillarono il Manzoni in quegli anni. Dopo la nascita di una seconda figlia, Luigia Maria Vittorina, vissuta solo pochi giorni, Enrichetta portava in grembo il terzo figlio e necessitava di non pochi riguardi. C'era d'arredare l'abitazione in via Morone e c'era da riadattare ed ampliare la villa di Brusuglio, la residenza estiva, che la « Grande Julie » aveva ereditato dall'Imbonati. Il Manzoni ebbe parte attiva in questi lavori e promosse la coltivazione intensiva del parco che circondava la villa. Studiò la natura del terreno, divenne un esperto d'innesti e di sementi. A volte, al mattino, riusciva a scrivere quattro o cinque ore di fila, trascorrendo però la restante giornata in uno « stato di stanchezza che l'esonerava dal pensare ». C'erano poi i giorni nefasti nei quali « era costretto a scioperare »; e allora leggiucchiava due pagine di un libro e lo metteva da parte, ne prendeva un secondo e poi un terzo con lo stesso risultato. All'annuncio della catastrofe di Napoleone a Waterloo, che significava in pratica la restaurazione della vecchia Europa Trono-Altare, fu colto da una grave crisi nervosa. No, non era l'epilessia, il « male sacro » di Dostojevskij, ma probabilmente la manifestazione acuta di quella grande nevrastenia, non rara negli spiriti superiori, che s'era manifestata fin dalla giovinezza e doveva accompagnarlo per tutta la vita. Per curarla, sembra si servisse, fra l'altro, di certa acqua di « Lece », un elettuario che portava sempre con sé. Una volta, bevendone, si bagnò involontariamente l'occhio sinistro che rischiò di perdere. Per vincere i suoi disturbi, non gli giovava lo scrivere: doveva attendere invece che l'accesso fosse passato. Un qualche sollievo gli veniva dal parlare dello stato dei suoi nervi agli intimi. Ne riceveva in cambio le solite esortazioni, le solite parole di conforto, l'invito a stare allegro; e allora con umorismo un po' amaro notava: « è una singolare consolazione il sentirsi dire dieci volte il giorno: siate allegro, non occorre altro per la vostra malattia ».

Nel 1815 stampa i primi quattro « Inni sacri », controversi sul piano artistico, ma significativi per la recisa, sincera affermazione di un cristianesimo democratico, di un Dio degli umili. Frattanto porta avanti « Il Conte di Carmagnola » e lavora alle « Osservazioni sulla morale cattolica », l'opera di confutazione delle tesi del Sismondi che vedrà la luce nel 1819. Nell'autunno dello stesso anno, trascinandosi dietro la madre Giulia, la moglie Enrichetta e i figli (ormai sono cinque, e l'ultimo conta pochi mesi) parte per Parigi nella speranza che il cambiamento d'ambiente e la frequentazione degli amici di un tempo, in primo luogo il Fauriel, possano alleviargli la depressione che lo tormenta. Rientra in Italia un anno dopo, senza aver tratto alcun giovamento dal soggiorno nella città francese. Tuttavia in autunno (da pochi mesi aveva visto la luce « Il Conte di Carmagnola » per i tipi del Ferrario) cominciò a star meglio e a pensare ad una nuova tragedia sullo sfondo della lotta in Italia tra Franchi e Longobardi. Era il primo germe dell'« Adelchi », l'opera che la critica avrebbe accolto con favore ancor maggiore di quello accordato al « Carmagnola ». La fama dell'Alfieri impallidiva di fronte a quella del nuovo trageda. Il quale però non fu mai completamente soddisfatto delle sue opere teatrali e tirava in campo le solite ubbie sulla legittimità di far coesistere i personaggi storici con quelli di fantasia. Escludeva che il suo teatro potesse essere portato sulla scena e, in più occasioni, negò l'assenso a pubbliche rappresentazioni. « L'idea di una recita di cose mie mi dà un'apprensione e insieme un'avversione insuperabili... ».

Nel 1821, falliti i moti di Milano, credendosi erroneamente in pericolo, si rifugiò nella sua villa di Brusuglio. Qui ebbe la prima idea del romanzo storico ch'era destinato a dargli fama immortale. Poco nota, è la lettera che mandò in quei giorni all'amico Tommaso Grossi: « Ho preso una grande e grave risoluzione: voglio scrivere un romanzo. Non avrei mai pensato di diventar romanziere, giacché le mie facoltà intellettuali sono troppo deboli. Forse tenterò invano l'arringo in un simil genere di letteratura. Se non che, mi venne fatto di scoprire un vecchio dilavato autografo con la storia di un matrimonio contestato ». Questo rinvenimento fu ritenuto una finzione letteraria fino a non molti anni fa quando, dai più inesplorati recessi della Biblioteca Nazionale di Torino, il professor Giovanni Getto fece emergere un volume impresso a Venezia nel 1644 col titolo « Historia del Cavalier Perduto ». Un satanico tiranno, che vive in un orrido castello circondato da un manipolo di bravi, insidia una ragazza del popolo, la virtuosa Luciana (Lucia) fidanzata ad un bravo giovane. Rapita dal voglioso autocrate e affidata ad una donna di nome Agnese, Luciana riesce a fuggire in circostanze rocambolesche. Frattanto arriva la peste che fa piazza pulita. Buonanotte ai suonatori. Responsabile di questo spregevole polpettone, un certo Pace Pasini, di Vicen-

« A malgrado degli sforzi di alcuni buoni e illuminati cattolici per separare la religione dagli interessi e dalle passioni del secolo, malgrado la disposizione di molti increduli stessi a riconoscere questa separazione, e a lasciare la religione almeno in pace, sembra che prevalgano gli sforzi di altri che vogliono assolutamente tenerla unita ad articoli di fede politica che essi hanno aggiunto al Simbolo Quando la Fede si presenta al popolo così accompagnata, si può mai sperare che egli si darà la pena di distinguere ciò che viene da Dio da ciò che è l'immaginazione degli uomini? ».

(Da una lettera al canonico Luigi Tosi del 1° dicembre 1819).

MANZONI

za. Sembra dunque individuata la fonte della prima ispirazione del Manzoni, senza che ciò nulla tolga ai suoi meriti, in quanto un confronto tra i due autori sarebbe, prima che impossibile, temerario. Dopo aver composto di getto i primi tre capitoli, il Manzoni, assorbito da altri lavori, accantonò il manoscritto, assegnandogli il titolo provvisorio di «Fermo e Lucia». Lo riprese dopo circa un anno e lo portò a termine nel settembre del 1823, senza consentirne la pubblicazione. Iniziò invece una nuova stesura del romanzo che si risolse in un radicale rifacimento. Mai il genio della creazione artistica lo assistette tanto, suggerendogli le scelte migliori e consentendogli intuizioni che hanno del miracoloso. Soppresse le digressioni più ampie, le divagazioni storiche e filologiche fuori posto. Tolse di mezzo le scene terribili e raccapriccianti. Come quella dell'Innominato che uccide un uomo in piazza; o quella delle due suore, complici di Gertrude nella sua tresca con Egidio, che assassinano a colpi di sgabello la consorella che ha scoperto l'intrigo. Prossimo a morte per la peste, don Rodrigo tentava ancora di aggredire Padre Cristoforo, nel lazzaretto. Non si creda che fosse materiale del tutto sciatto e truculento: quelle pagine sarebbero piaciute a scrittori come lo Zola e il Capuana. Il Manzoni le sacrificò per una più equilibrata proporzione delle varie parti dell'opera e anche per dare del male una rappresentazione più mediata e pacata, ma non di maniera e reticente. Di certo non indulse ad una visione edulcorata della vita: il gran libro accoglie tutte le sventure umane che però diventano occasione di riscatto, di eroismo, di grandezza morale, secondo un disegno della Provvidenza che tutto regge e governa. La concezione del Manzoni di un Dio provvidente potrà essere accettata o respinta e perfino aspramente derisa; è certo però che l'autore riuscì nelle pagine del romanzo a raggiungere una capacità di persuasione e una credibilità che sono sublimi. E tutta la lingua rifece, modellandola, sì, sull'uso vivo dei toscani colti, ma raggiungendo con la chiaroveggenza del genio quello stile insieme solenne e quotidiano, aristocratico e semplice, per il quale nessuna ricetta linguistica sarebbe stata di per sé sufficiente. Col titolo «I Promessi Sposi», l'opera apparve nel 1827, stampata dal solito Ferrario. L'autore intraprese una nuova revisione che si protrasse per tredici anni, testimonianza di dedizione e di pazienza inesauribili.

Nell'epoca in cui fu pubblicata la prima edizione del romanzo, Enrichetta aveva dato alla luce numerosi figli. Nel maggio del 1830, nella villa di Brusuglio, risuonò ancora il vagito di una neonata cui fu imposto il nome di Matilde.

Nessuno avrebbe potuto prevedere la terribile sequela di sventure che di lì a poco si sarebbe abbattuta su quella concorde e numerosa comunità familiare. Da tempo precarie, le condizioni di salute di Enrichetta andarono rapidamente peggiorando. La poveretta era quasi cieca quando venne a morte nel Natale del 1833. L'anno dopo, appena venticinquenne, scendeva nel sepolcro la primogenita, Giulietta, che poche gioie aveva conosciuto nello sfortunato matrimonio con Massimo D'Azeglio. Sette anni di tregua e poi la morte pretese un'altra preda: la figlia Cristina. Non erano trascorsi due mesi, che il Manzoni doveva inginocchiarsi davanti ad un'altra tomba, quella della madre Giulia. Implacabile la morte continuò il suo scempio: la figlia Sofia, non ancora trentenne e, qualche anno dopo, l'ancor più giovane Matilde, la più delicata e malinconica delle figlie dello scrittore. Nello strazio degli affetti, la fede del Manzoni non venne meno. Fu chiamato a sperimentare di persona il mistero più terribile del Cristianesimo: quello che impone di vedere nella disgrazia che ti colpisce un segno di Dio. E il Manzoni chinò il capo di fronte al Dio del dolore «che scendeva a visitarlo terribilmente», si prosternò alla sua volontà e cercò di scoprirvi «un'occulta misericordia». Anche chi tali convinzioni religiose non condivida, dovrà riconoscere l'estrema, sofferta coerenza di un uomo la cui vecchiaia fu contristata da una serie eccezionale di sventure, quali raramente sono date in sorte agli altri uomini. Né furono queste le sole sofferenze. Dei figli maschi, Filippo ed Enrico gli cagionarono non poche preoccupazioni ed amarezze. A ventisei anni, il primo era già stato in prigione per debiti e condusse poi sempre vita parassitaria e scioperata. Il secondo, dopo aver dilapidato il proprio patrimonio e la dote della moglie, persistette in spese da megalomane. Mi chiamo Manzoni, pagherà per me mio padre, andava dicendo in giro. Per queste ed altre cause (non esclusa una sbagliata iniziativa editoriale e poi la lunga controversia giudiziaria con un altro editore) l'autore dei «Promessi Sposi» dovette fronteggiare una difficile situazione finanziaria. Solo negli ultimi anni della sua vita, lo spettro della povertà s'allontanò; fra l'altro Vittorio Emanuele II gli aveva assegnato una pensione di dodicimila lire annue e poco dopo gli aveva conferito il laticlavio. Il 6 gennaio 1873 lo scrittore, mentre si recava a Messa, cadde sulla gradinata della Chiesa di San Fedele, riportando una ferita alla fronte che dapprima non sembrò grave. Perse invece la memoria e anche la sua intelligenza declinò. Così menomato, si trascinò ancora per quattro mesi. L'11 maggio si pose a letto e, dopo undici giorni di delirio interrotto da fugaci sprazzi di lucidità, venne a morte il giorno ventidue. Gli furono tributate onoranze funebri solenni. Prima di essere deposta nel Famedio di Milano, la bara passò attraverso «una ressa di corone, di vessilli, di valletti, di mazzieri» aprendosi il varco «tra una selva di cilindri, di chepì, di elmi, di pennacchi, di feluche, di fez».

Le celebrazioni del centenario sono meno esagitate e commosse. Sono anche apparsi alcuni libri e un'abbondante messe di articoli su giornali e periodici; un certo scompiglio ha suscitato un saggio di Pietro Citati che della vita e dell'opera del poeta lombardo ha tentato un'interpretazione in chiave psicanalitica tutta fondata sull'attaccamento del Manzoni per la madre. Al tronfalismo di certi saggisti dell'Ottocento e del primo Novecento, alle lodi convenzionali dei libri e delle antologie scolastiche, si tende ora a sostituire valutazioni spregiudicate e talvolta dissacranti, col rischio di cadere in deformazioni non minori delle precedenti, benché di segno opposto. Cesare Angelini, acuto e appassionato studioso del grande lombardo, ha osservato che negli scritti fioriti in occasione del centenario c'è la tendenza a prendere le cose alla larga, ad eludere il mondo morale del Manzoni, ad eludere quello che Croce chiamava il «suo zelo d'irreprensibilità cattolica» che forse al giorno d'oggi, dice sempre Angelini, «non è di moda nemmeno tra i preti».

Marcello BUZZOLI

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

IL 3 GIUGNO, come era stato preannunciato, in concomitanza con l'ora legale è entrato in vigore l'orario ferroviario estivo. Mentre l'attenzione generale era rivolta a cogliere i miglioramenti che l'Azienda FS ha potuto apportare ai vari servizi offerti, M. La Rosa su **Il Tempo** ha ritenuto giusto dedicare un articolo a ciò che sta « dietro le quinte dell'orario ferroviario », per dare una idea sia pure approssimativa dell'imponente e paziente lavoro, degli accurati studi, delle prove e dei sottili calcoli che gli esperti del settore debbono affrontare, in collegamento con i colleghi di altre nazioni, prima che si giunga alla pubblicazione di quel popolare fascicolo fitto di numeri che si intitola appunto « orario ferroviario ».

La novità di maggiore spicco, ha scritto il settimanale **Epoca**, consiste nel debutto dei treni-bandiera, destinati a divenire il « biglietto da visita » delle Ferrovie italiane, che, come ha detto **La Domenica del Corriere**, stanno cercando già da alcuni anni ormai di adeguare le loro strutture alla crescente domanda di trasporto. In questo quadro vanno considerati i nuovi treni entrati in funzione in questi giorni, anche se è lecito esprimere qualche perplessità sull'opportunità dell'iniziativa.

La partenza dalla stazione Centrale di Milano del primo di questi treni è stata descritta e commentata sul **Corriere della Sera** da M. Righetti, che, a conclusione del servizio, ha commentato: « ben vengano dunque i convogli destinati a mantenere alto il prestigio delle Ferrovie italiane, ma non si dimentichino gli altri pressanti e gravi problemi che da troppo tempo attendono di essere risolti. La stessa opinione ha espresso il Prof. Ogliari sul periodico Mondadori, precisando che le FS hanno preso questa decisione per assicurare ad una certa categoria di clienti servizi di élite, analoghi a quelli che sono svolti da molte altre amministrazioni ferroviarie all'estero.

Che le FS non sottovalutino la necessità di provvedere a migliorare sensibilmente anche servizi per così dire « più popolari », lo confermano i provvedimenti adottati, sempre con il nuovo orario, per rendere più snella la circolazione dei treni pendolari. « Il Settebello cede il passo ai pendolari » ha fatto rilevare **Il Giorno**, commentando l'entrata in azione delle cosiddette fasce-orario, « una specie di via libera — ha precisato **Il Corriere d'Informazione** — al mattino e al pomeriggio per i treni pendolari, con la messa al bando dei rapidi e dei direttissimi, che per anni ne hanno intralciato il traffico ».

Le difficoltà che le FS hanno dovuto superare anche quest'anno per adeguare gli orari alle modifiche dipendenti dall'adozione dell'ora legale e le polemiche che si sono riaccese sull'opportunità o meno di questo provvedimento sono state ricordate da **Il Messaggero**, da **Il Sole/24 Ore**, da **Il Giornale d'Italia** e da **Il Popolo**. A partire dal 3 giugno sono state introdotte interessanti innovazioni anche nei servizi di carrozze letti gestiti dalla Compagnia W.L. **Il Tempo** e **Il Globo** hanno informato che esse riguardano il materiale rotabile, l'istituzione di nuovi collegamenti, il potenziamento di altri. « Dormendo si viaggerà meglio » ha scritto l'**Avvenire**, mentre **La Gazzetta del Mezzogiorno** si è soffermata ad illustrare più ampiamente la serie di miglioramenti dei servizi che riguardano le Puglie.

Per rimanere ancora in tema di orari, **La Stampa** ha reso noti i risultati di uno studio aziendale dei percorsi e dei tempi di percorrenza sulle più importanti linee ferroviarie, che mette in evidenza i consistenti traguardi raggiunti quasi ovunque negli ultimi dieci anni.

Sono intanto giunti alla fase finale gli incontri tra l'Azienda FS e le organizzazioni sindacali per l'esame del programma dettagliato d'impiego dei 400 miliardi di lire, che costituiscono il finanziamento-ponte tra il Piano Decennale 1962-72 e il nuovo Piano Poliennale che da tempo attende l'approvazione del CIPE. « Un ponte tra vecchio e nuovo per le ferrovie » ha intitolato il suo articolo G. Catanzariti su **La Tribuna**. Gli interventi programmati nei vari settori sono stati passati in rassegna da **Il Fiorino**, da **L'Espresso** e dalla rivista **Antiauto**. Se le previsioni saranno rispettate, ha scritto **l'Avvenire**, già prima dell'estate il Consiglio d'Amministrazione FS potrà esprimere il proprio parere sui gruppi di provvedimenti che sotto forma di proposte scaturiranno dagli incontri con i sindacati. Purtroppo, però, ha fatto rilevare D. Labiani su **Il Sole/24 Ore**, ciò non significa che si potrà passare sollecitamente alla fase operativa, dato che la legge che ha approvato il piano-ponte impone alle FS l'obbligo di comunicare preventivamente alle Regioni le scelte e la conseguente ripartizione dei finanziamenti elaborate nell'ambito del Ministero, sulla base degli indirizzi del Parlamento. Viene proprio da chiedersi, ha osservato l'A., se era necessario, in una situazione di chiara emergenza, come quella che ha imposto il varo del Piano, sottoporre all'esame delle Regioni le decisioni adottate in sede tecnica, avallate a livello politico e imposte da incontrovertibili esigenze, che escludevano a priori opinabili possibilità di rinvio.

Di fronte alle favorevoli prospettive di sviluppo dei traffici su rotaia, ha scritto **Il Mattino**, nonostante tutto quello che si è fatto, il sistema ferroviario nazionale presenta ancora sintomi di insufficienza: solo una energica spinta rinnovatrice riuscirà ad adeguare le infrastrutture e il parco alle crescenti necessità operative. E' questa appunto la funzione affidata al Piano poliennale, che prevede interventi per 4000 miliardi, per il cui varo si stanno anche battendo strenuamente i sindacati dei ferrovieri, e che, come ha posto in risalto tutta la stampa quotidiana, costituisce l'obiettivo centrale della piattaforma rivendicativa presentata a suo tempo al Governo e sulla quale sono tuttora in corso le trattative con gli organi politici responsabili.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

UNA GIOVANE donna, madre di quattro figli, ha rubato un treno merci composto da 28 vagoni e lo ha guidato per parecchi chilometri su un tratto di linea ferroviaria della Florida a 100 km all'ora. Il fatto è cominciato allo scalo di Sanford: Mary L. Pipkins, è salita sul treno che aveva fatto sosta per il cambio del personale, ha messo in moto il locomotore Diesel e senza togliere i freni ha attraversato una serie di scambi in mezzo a una pioggia di scintille, immettendosi poi sulla linea principale. Solo la prontezza di un addetto agli scambi ha evitato uno scontro frontale con altri due treni e ha fatto in modo che il bizzarro convoglio finisse su un binario laterale dove ha cozzato contro un vagone deragliando. La signora Pipkins ha spiegato che l'ha indotta a quel gesto la sua grande passione per i treni.

MG

I TURISTI DELLA SICUREZZA

« L'UMANITA' sarebbe già da tempo di gran lunga più felice se il genio che gli uomini mettono per riparare i propri errori venisse usato per non commetterne »: lo ha scritto una volta George Bernard Shaw ed i colleghi belgi hanno riportato questo suo detto sulla prima pagina della monografia dedicata alla campagna per la sicurezza del 1972.

In effetti tutte le iniziative e le campagne di questi ultimi tempi si propongono proprio questo: stimolare la ricerca di nuovi mezzi, di apparecchiature, di sistemi che diano una maggiore sicurezza nel lavoro; che garantiscano l'incolumità di chi tali apparecchiature e tali mezzi deve utilizzare. Mentre, però, da un lato vi sono le ricerche tecniche, il miglioramento alle macchine ed agli utensili, dall'altro vi è sempre l'uomo il quale deve essere costantemente vigilante, deve avere coscienza del pericolo e del rischio. Il viaggio dei cento ferrovieri, giunto ormai alla quarta edizione, si propone appunto di stimolare nel personale quelle risorse individuali che lo aiutino a prevenire l'incidente, che gli servano di difesa contro l'evento fortuito. E' uno dei tanti modi per proporre all'attenzione del personale il problema della antinfortunistica e per dimostrare come, da parte della Azienda, esista ogni disponibilità per iniziative che abbiano come fine la diminuzione degli incidenti sul lavoro. I cento « turisti della sicurezza » sono stati scelti tra gli appartenenti ad impianti dove, nel corso del 1972, in relazione al numero degli agenti in servizio ed alla pericolosità del lavoro svolto, si è registrato un minor numero di infortuni.

Il Belgio viene scelto come meta del viaggio per vari motivi, non ultimo quello di avere una rete ferroviaria ove avvengono, in proporzione, un minor numero di incidenti e dove, e questo è forse più importante, le campagne per la sicurezza che si sono susseguite nel tempo hanno dato ottimi risultati.

Non si può certo pretendere che in sei giorni, tanto è durato il viaggio, si riesca ad entrare nel vivo della organizzazione del servizio ferroviario di una nazione così diversa da noi per posizione geografica, per economia, per mentalità degli abitanti; il viaggio comunque serve ad arricchire di importanti esperienze i partecipanti.

Traversare l'Europa in poco meno di venti ore è certamente interessante; è però una faticosa galoppata anche se il viaggio viene effettuato in cuccetta. E poi chi ha voglia di starsene sdraiato, di dormire, quando cominciano a scorrere dinanzi a noi stazioni straniere, quando si vedono modi nuovi di presenziare il transito del treno, segnali sconosciuti, divise tutto affatto diverse da quelle che siamo abituati a scorgere? Cominciano le domande sul Paese, l'Azienda, i colleghi dei quali saremo ospiti per una settimana. Quanto è lunga la rete belga? Quanti sono i ferrovieri? E tante altre richieste che riguardano in particolare il settore di lavoro in cui ciascuno di noi è impegnato.

Complessivamente la rete belga assomma a 4081 Km: 2909 sono utilizzati per il servizio merci e viaggiatori e i restanti 1172 solamente per il traffico merci. La S.N.C.B. — in Belgio l'azienda ferroviaria è organizzata sul tipo di quella francese — gestisce anche servizi automobilistici sostitutivi, per un to-

tale di 4406 chilometri. Sono poi da aggiungere 68.640 Km di servizi automobilistici speciali per studenti ed operai, istituiti stagionalmente là ove l'utilizzazione della rotaia non risulterebbe economica. Il personale della S.N.C.B. assomma a 59.484 unità e lo stipendio base per la qualifica più bassa è di diecimila franchi belgi. Non circolano più in Belgio locomotive a vapore — è un dispiacere che diamo agli « amici della ferrovia » — sostituite tutte da elettrodiesel e locomotori; il traffico si svolge con il sistema del blocco e la maggior parte delle stazioni ha impianti centralizzati.

Ad Anversa, nell'ufficio dei Dirigenti Centrali, vedremo più tardi in funzione uno speciale apparecchio che registra automaticamente il transito dei treni nelle stazioni di giurisdizione riportando sul diagramma direttamente il grafico relativo. L'operatore assiste ed interviene solamente se se ne ravvisa la necessità.

Tutto è perfettamente efficiente: gli orari rispettati al minuto, i convogli, aventi per la maggior parte composizione bloccata, si susseguono, nella stazione di Bruxelles Centrale, ad intervalli di tre minuti l'uno dall'altro su tutti e sei i binari del piazzale. Questo è uno degli aspetti che ha maggiormente colpito i colleghi che venivano per la prima volta in Belgio. Le visite agli impianti di altre città erano organizzate in modo che la partenza avesse luogo quasi sempre dalla stazione Centrale e dopo due o tre giorni ci eravamo tutti familiarizzati, con quel susseguirsi di treni, con il frenetico via vai, ordinato e silenzioso anche se ogni volta erano migliaia i viaggiatori che invadevano i marciapiedi. La partenza dei convogli avviene senza l'intervento del dirigente di movimento: il capotreno chiude le porte e il treno si mette in movimento non appena ottiene la via libera dalla cabina.

Attualmente tutta Bruxelles è sconvolta dai lavori per la metropolitana ma per ridurre il disagio dei cittadini, man mano che vengono ultimate le gallerie, vi si attiva un servizio ridotto: è stata la prima volta che abbiamo fatto un paragone con Roma, la nostra città...

Ad Anversa il collega Verstuyft, il Capo della Divisione Movimento di quella città, ormai noto tra noi per l'amicizia che lo lega agli italiani, ci aveva preparato un programma sorpresa. Ci ha consentito di visitare i lavori per la costruzione della chiusa di Kallo, una realizzazione destinata a fare epoca. Per meglio valutare l'importanza dell'opera è necessario precisare che il porto di Anversa non è direttamente sulla Schelda: esso è composto da una serie di bacini e darsene che comunicano con il mare esclusivamente attraverso chiuse. Ciò è necessario per superare le difficoltà determinate dall'alternarsi delle maree, che qui assumono proporzioni rilevanti, tali da impedire le normali operazioni di carico e scarico. I bacini interni e le darsene vengono ampliati, ammodernati con il mutare dei traffici, con la evoluzione dei mezzi di trasporto. Sono state così installate in questi ultimi tempi gigantesche gru per il carico e lo scarico dei containers, gli attracchi per l'imbarco delle auto nuove di fabbrica — la General Motors monta i suoi veicoli direttamente sulla banchina — gli enormi silos per la conservazione dei cereali. L'aumentato tonnellaggio delle navi e delle petroliere in particolare ha posto il problema dell'ampliamento delle chiuse; è stato così deciso di costruirne una nuova valida per navi fino a settantamila tonnellate, quella di Kallo e collegarla ad una darsena di ben più vaste proporzioni rispetto alle altre esistenti. E' questo uno degli aspetti della guerra non dichiarata tra i due principali porti del mare del Nord, Rotterdam ed Anversa. Ottima guida nel nostro giro tra i bacini è stato l'ing. Burvenich della direzione portuale, il quale parlava correttamente l'italiano, lingua a lui familiare per aver sposato una italiana della Basilicata, «una regione che pochi conoscono », lamentava l'ing. Burvenich, « e che invece è bellissima ».

E' consuetudine riservare l'ultima mattinata al giro della città ed agli acquisti: per noi c'era invece la visita alla « unità medica mobile » che entrerà in servizio nel prossimo mese di ottobre presso le ferrovie belghe. Si tratta di qualcosa di più del nostro treno schermografico dal punto di vista tecnico, e di assolutamente diverso per quel che riguarda l'organizzazione e le finalità. Nei due vagoni che compongono l'unità medica è possibile effettuare tutte le analisi e ricerche: radiografie, sangue, esami audiometrici e visivi, eccetera. L'unità è autosufficiente, con un generatore di corrente sussidiario che garantisce il funzionamento delle apparecchiature radiografiche le quali, in determinati momenti, assorbono una enorme quantità di corrente. L'unità verrà utilizzata per sottoporre i ferrovieri agli accertamenti sanitari obbligatori previsti dalle leggi belghe e le visite verranno effettuate di volta in volta da medici regionali, secondo le località in cui il treno verrà trasferito.

Abbiamo lasciato i due vagoni dipinti di verde smeraldo su uno dei binari di Bruxelles Midi e siamo rientrati nel caotico traffico cittadino. I colleghi stavano effettuando gli ultimi acquisti, si aggiravano nelle vie attorno all'albergo con un occhio all'orologio. Una visita alla Piazza Grande: c'era anche Costanzo, il marinaio delle navi traghetto di Messina che appena giunto in Belgio è stato inchiodato a letto da un inaspettato attacco di sciatica; affidato alle cure di un medico inviato dai colleghi belgi e sotto la tutela di Di Tanna, della rappresentanza delle F.S. in Belgio, è riuscito a riprendersi in tempo, appunto per una breve visita alla città insieme a Santoro, suo infermiere personale, l'ufficiale navale del suo stesso traghetto, anch'egli tra i premiati.

Un'ora prima di noi sono partiti da Bruxelles Midi i cento ferrovieri belgi diretti in Italia per il viaggio premio. Sono partiti un'ora prima forse per dare modo al dott. Arys, Capo del Servizio Personale della S.N.C.B., di fare dell'umorismo « paraciclistico »: « i ferrovieri belgi — ha detto la sera alla cena di commiato — giungeranno prima di voi e così potremo dire che anche questa tappa è nostra... ».

Il dott. Cincinnati, l'organizzatore di parte italiana, il responsabile dell'antinfortunistica del Servizio Personale ,era soddisfatto, soprattutto per non aver perduto la voce, come di regola è accaduto nei viaggi precedenti. Tutto era andato per il meglio fino a che sono cominciati i saluti. Man mano che i colleghi abbandonavano il treno, a Milano, a Bologna, venivano a ringraziarlo, a complimentarsi, ad esprimere pareri: « molto interessante », « tutto veramente bello, anche se ci hanno fatto stancare davvero », « grazie di cuore », « sarebbe stato meglio farci tornare in albergo un'ora prima », « ringrazi i colleghi belgi », « è molto meglio di quanto ci avevano detto i colleghi che ci sono già stati ».

E così ad Orte era già afono: a quelli che sono scesi a Roma e che proseguivano per il sud ha potuto rispondere solo a gesti, sorridendo.

Vittorio SERMARINI

Viaggio premio in Belgio per 100 Agenti che lavorano in impianti dove, nel '72, in relazione alla consistenza del personale e alla pericolosità del lavoro, si è registrato il minor numero di infortuni

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

2 / COME SI FA UN RICORSO?

I ricorsi in materia di trasferimenti, qualificazioni, avanzamenti

RICORSO IN OPPOSIZIONE

E' una forma particolare (atipica) di ricorso amministrativo; la particolarità consiste nel fatto che va presentato alla stessa autorità che ha emanato l'atto impugnato anziché a quella superiore. I casi in cui può essere prodotto sono tassativamente previsti dalla legge.

In base al citato D.P.R. 1199/1971, si estendono al ricorso in opposizione le norme previste per il ricorso gerarchico e da noi riepilogate precedentemente.

IL RICORSO STRAORDINARIO AL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Il mancato accoglimento di un ricorso gerarchico consente all'impiegato, insoddisfatto o poco convinto dei motivi della decisione, di chiedere ulteriore giustizia al Consiglio di Stato e poi, al caso, alla Cassazione.

In tali casi però s'impone il consiglio e l'assistenza di un esperto professionista della materia (per questo motivo omettiamo, in questa trattazione a carattere divulgativo, di accennare alla complessità della relativa disciplina). Riteniamo utile parlare del « ricorso straordinario » che è un istituto cui si può fare ricorso senza incontrare troppe difficoltà di rilievo.

Anche il ricorso al Presidente della Repubblica può essere prodotto solo da chi vi abbia interesse, l'atto amministrativo impugnato deve essere definitivo, si può ricorrere solo per motivi di illegittimità (ossia deve trattarsi o di provvedimento emesso da autorità non competente o di provvedimento contrario a norme giuridiche in vigore o di provvedimento con il quale l'organo che lo ha adottato ha perseguito un fine diverso da quelli per i quali gli è riconosciuto il potere di emanare atti amministrativi).

Il ricorso, in bollo, indirizzato al Presidente della Repubblica deve contenere quegli altri requisiti già riepilogati per il ricorso gerarchico (le generalità del ricorrente, la citazione dell'atto impugnato, la spiegazione dei motivi, la richiesta di annullamento o modifica dell'atto impugnato, la firma dell'interessato o del suo procuratore speciale). Al ricorso vanno allegati la ricevuta del pagamento (Presso l'Ufficio Registro - Atti giudiziari) della tassa di lire 3.010 e tutti quei documenti che l'interessato ritiene utili a sostegno delle sue ragioni.

Il nuovo termine di presentazione — per questo tipo di ricorso — è di 120 giorni dalla data della notificazione o della comunicazione dell'atto impugnato.

Non può essere prodotto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica se già si è presentato ricorso al Consiglio di Stato e viceversa.

Gli articoli 9 e seguenti del D.P.R. 1199/1971 disciplinano le modalità di presentazione (a chi e come), di notifica del ricorso straordinario, o di opposizione dei controinteressati nonché le varie fasi di istruzione del ricorso.

La decisione è presa con decreto del Presidente della Repubblica, su Proposta del Ministro competente.

Con queste note sintetiche che completano la parte già pubblicata nel n. 5/73 abbiamo cercato di fare una esposizione (che ci auguriamo abbastanza chiara) anche se indubbiamente è per sua natura estremamente complicata, al fine unico di poter trattare, dei ricorsi in materia di « Trasferimenti », « Qualificazioni » e « Avanzamenti » senza tornare a ripetere nozioni di carattere generale.

1) - TRASFERIMENTI

Il nostro Stato Giuridico (Legge 26 marzo 1958 n. 425, in vigore dal 1° maggio 1958), disciplina la materia dei trasferimenti all'art. 46. La originaria stesura di tale articolo è stata successivamente integrata dalla Legge 27 luglio 1967 n. 668, che ha istituito il sistema delle graduatorie di trasferibilità, da compilare a cura di apposite Commissioni.

Tanto il nostro « Stato Giuridico » quanto lo « Statuto degli impiegati civili dello Stato » (T.U. 10 gennaio 1957 n. 3) sono il frutto di lunghi studi e lavori condotti da più Commissioni, sin dall'immediato dopoguerra, al fine di pervenire ad una radicale riforma della materia, disciplinata all'epoca da norme risalenti all'inizio degli anni venti ed anche anteriori.

Il nuovo ordinamento ha elencato una serie di « diritti » degli impiegati anche in ordine a materie, come appunto i trasferimenti, che in passato erano completamente abbandonate alla piena discrezionalità dell'amministrazione.

Tuttavia nel varare la nuova normativa, pur avendo qualificato come « diritti » tutte le pretese dell'impiegato, si avvertiva (Capo VII della relazione che accompagnava il progetto di riforma) che « tali diritti possono talora "affievolirsi" in corrispondenza di un potere discrezionale dell'amministrazione ».

In base a quanto già precisato nella parte generale, diremo quindi che il cosiddetto « diritto alla sede » è un « diritto affievolito ».

Per quanto concerne il « diritto alla sede », la normativa vigente riconosce all'impiegato diverse pretese:

a) **pretesa a non essere trasferito se non nei casi previsti dalla legge**

Il provvedimento di trasferimento può essere — cioè — adottato solo per esigenze di servizio oppure (art. 46, penultimo comma) per il prestigio dell'ufficio; comunque deve essere sempre congruamente motivato.

Nel caso in cui il trasferimento sia disposto « per esigenze di servizio », l'amministrazione deve tener conto anche della sistemazione della famiglia dell'impiegato, del servizio prestato in zone disagiate, nonché di eventuali necessità di studio del dipendente e dei figli.

Fa eccezione, a nostro avviso, a questa regola, l'eventuale trasferimento disposto « per esigenze di servizio », in base all'ultimo comma dell'art. 77 S.G., nei confronti del neopromosso che è tenuto a portarsi in altra sede, ove è vacante il posto d'organico della nuova qualifica conseguita per promozione. In tal caso infatti è lasciato all'interessato di valutare l'opportunità di accettare o meno il trasloco e la conseguente promozione, in relazione appunto, di particolari impedimenti di natura privata.

L'amministrazione inoltre non può, senza tener conto delle condizioni

Nei trasferimenti sono i ragazzi che sopportano i maggiori disagi.

soggettive del dipendente sopra indicato e senza che esista una esigenza di servizio, disporre il trasferimento di un dipendente, a breve distanza dall'erogazione allo stesso di una punizione. Un tale provvedimento costituisce infatti una illegittima sanzione disciplinare aggiuntiva.

E', a maggior ragione, vietato adottare un provvedimento di trasferimento di ufficio per motivi di carattere disciplinare senza che sia stato concluso un regolare procedimento disciplinare.

b) **pretesa ad ottenere i miglioramenti di sede**

Si tratta delle consuete richieste di trasferimento, che danno luogo: o ad accoglimento e quindi a provvedimenti motivati « per domanda soddisfatta » o a rifiuto, che deve essere parimenti motivato, della richiesta.

Il nostro Stato Giuridico, a differenza dello « Statuto degli impiegati civili dello Stato » (che sarebbe il testo base per la disciplina del rapporto di pubblico impiego), integrato, come già detto nell'art. 46 dalla legge 668/1967, prevede una completa regolamentazione della procedura per i trasferimenti a domanda. Tale regolamentazione, emanata con circolare n. P.2.2.3/14800 del 10 luglio 1971, stabilisce la compilazione annuale di graduatorie compartimentali e nazionali a cura di apposite commissioni, modi e termini di presentazione delle istanze, procedimenti d'istruzione delle domande, criteri di valutazione e presentazione delle motivazioni addotte e dei documenti esibiti a sostegno della domanda ecc....

* * *

Quando un provvedimento di trasferimento, per esigenze di servizio o a domanda, è adottato in violazione di una qualsiasi delle norme sopraesposte, come pure in caso di mancato accoglimento di una istanza di trasferimento, è riconosciuta la facoltà al dipendente di produrre un ricorso nei modi e nei termini esposti nella parte generale.

In materia di trasferimenti per il settore del pubblico impiego, e quindi anche per i ferrovieri, il Consiglio di Amministrazione è competente a decidere su eventuali ricorsi prodotti.

Trattandosi di un organico che non sta in rapporto gerarchico con le autorità che, di regola, emanano i provvedimenti di trasferimento, si parla in tal caso di « ricorso gerarchico improprio ».

Contro le decisioni del Consiglio di Amministrazione può, infine, proporsi un ricorso al Consiglio di Stato oppure — ma solo, come già detto, se esistano motivi di illegittimità — ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

FA GIA' tanto caldo, il giornale si è rimesso in pari e solo io sono in ritardo ed in difetto con le risposte a Voi. Veniamo subito a noi. L'amico Gallo Ernesto vuole sapere quale procedura deve seguirsi nel caso delle pensioni di riversibilità per i familiari degli ex assuntori.

La stessa procedura degli altri, amico Gallo e cioè, se si tratta della vedova, questa deve compilare uno stampato che si trova anche presso le Segreterie delle stazioni più importanti rispondendo a tutte le domande in esso contenute, firmandolo, infine, alla presenza dell'incaricato. Ad evitare inutili perdite di tempo sarebbe anche opportuno che la vedova chiedesse, per tempo, un certificato di matrimonio in carta semplice da portare con sé quando va a compilare quel tale modulo.

Se poi l'interessata risiede in una città sede di Compartimento, allora basta rivolgersi (sempre con il certificato di matrimonio) all'Ufficio Personale Compartimentale.

E' necessario, nel compilare il modulo, ricordare ed indicare esattamente le date in cui si sono verificati certi eventi, come ad esempio, il giorno della morte del ferroviere o del pensionato, (e questa non dovrebbe essere difficile) e le date di nascita dei figli minorenni, cioè gli orfani con meno di ventuno anni. Scusate se ho fatto questa precisazione che forse ai più può sembrare superflua ma non è senza motivo.

Mi ha scritto infatti Lenzi o Leuzi Marco il quale mi dice che ha fatto una scommessa con un suo amico. Si tratta di una cena. L'oggetto è appunto questo: Gli orfani dei ferrovieri diventano maggiorenni a 18 o 21 anni?

Intanto cominciamo a stabilire e chiarire una cosa: è vero che gli orfani dei ferrovieri sono i più belli, i più alti e i più robusti di tutti gli altri orfani di statali ma è anche vero che davanti alla legge essi diventano maggiorenni come gli altri e cioè al raggiungimento del 21° anno di età.

Comunque il problema, mi precisa il cortese interlocutore, è nato perché l'altro collega, che sosteneva la tesi del 18° anno era sicuro della sua convinzione perché « ad un suo nipote avevano tolto la rendita di infortunio a 18 anni ».

Anche questo è vero, ma ci troviamo in due campi diversi. Infatti mentre la quota di pensione per gli orfani cessa al raggiungimento del 21° anno, per quella della rendita di infortunio, ciò si verifica al 18°.

Quindi non mi resta che augurare all'amico Lenzi buon appetito per la cena vinta sempreché il suo amico, anziché mangiarsi la cena non si rimangi la parola.

L'Amico Salvati Corradino ha avuto la promozione a Segretario Tecnico Superiore « ad honorem » e lamenta che tale promozione non venga tenuta presente anche ai fini economici e mi chiede di sottoporre il caso alla Superiorità per i provvedimenti di competenza.

Purtroppo questo argomento ha già formato oggetto di un mio lamentevole scritto nel quale appunto criticavo tale forma di promozione prevista dall'art. 168 dello S.G.

Tale articolo se la cava brillantemente parlando di conferimento del « titolo ufficiale onorifico » della qualifica immediatamente superiore.

Se non andiamo errati tale tipo di avanzamento dà diritto almeno al beneficio delle concessioni di viaggio le quali, se vogliamo, non sono poi una cosa soltanto « onorifica ».

Orbene se si concedono i biglietti, perché non si deve attribuire lo stipendio?

E poi, siamo giusti, ma perché tutte quelle cautele e quelle restrizioni (il due per cento della qualifica superiore) quando a tale conferimento non fa riscontro qualcosa di più tangibile e concreto?

Sta di fatto, comunque, amico Salvati che la norma è stata approvata con una legge e purtroppo occorrerebbe un provvedimento dello stesso tipo per modificare lo stato attuale delle cose.

E passiamo così alla patetica lettera di Vittorio Melotti il quale, ultraottantenne, desidera conoscere come mai presso molte Aziende si dà un riconoscimento o un premio di fedeltà a coloro che hanno servito per tanti anni.

Ebbene, amico Melotti, già in altra occasione abbiamo spiegato che anche l'Azienda ferroviaria dà un certo simbolico riconoscimento agli « anziani della rotaia » ma, purtroppo per Lei, tale simpatica iniziativa è solo da pochi anni in vita e non è stata estesa a coloro che erano già cessati dal servizio.

Il Sorvegliante della Linea a riposo Lino Pascoli, lamenta il fatto che a quelli cessati prima di una certa data non compete il permanente di 1000 Km., mentre a quelli che sono attualmente in servizio tale beneficio è stato concesso.

Caro amico, è con amarezza che Le dico che, a mio avviso, ha ragione. In ogni modo non deve sentirsi umiliato per questo. Le rimane il premio di avere servito l'Azienda con zelo e fedeltà in un periodo in cui le promozioni si conquistavano dopo anni di lavoro e di sacrifici. Oggi basta essere assunti in Ferrovia e subito si ha diritto ad ottenere il riconoscimento e la ricostruzione di carriera per il periodo di balilla o di seminarista. L'amico Giacomo Supplizi ritiene di dover attribuire all'abolizione del 2 per cento a titolo di trattenuta in conto entrate Tesoro quel piccolo aumento che vi è stato dal 1-1-73 (a parte quello derivante dall'elevamento della indennità integrativa speciale).

Dunque spieghiamoci: Prima della Legge 423/72 tutte le pensioni dirette dello Stato erano sottoposte ad una piccola trattenuta pari al 2 per cento, ad esclusione di quelle ferroviarie. A decorrere dal 1-1-73, quindi tutte le pensioni dirette dello Stato, escluse quelle dei ferrovieri sono state aumentate del 2%.

Dice l'amico Supplizi: ma allora siamo figli o figliastri? Che c'entra, quelle dei ferrovieri erano esenti da tale trattenuta e perciò leggermente più elevate. Quando hanno tolto la trattenuta, le pensioni degli statali sono state aumentate e quelle dei ferrovieri no. Ecco tutto. Non mi pare che ci sia un'ingiustizia. Sempre che io abbia capito bene il motivo della lamentela dell'amico Supplizi.

Occorre però aggiungere che anche quelle dei ferrovieri hanno avuto un piccolo aumento, sempre senza tener conto dell'elevamento della cosiddetta scala mobile, aumento derivante dallo spostamento della fascia di esenzione da 600.000 a L. 840 mila. Spieghiamoci con un esempio.

Pensione annua di L. 1.400.000.
Statale diretta prima del 1-1-1973 L. 107.936; dopo il 1-1-'73 L. 110.783
Ferrov. diretta prima del 1-1-1973 L. 110.000; dopo il 1-1-'73 L. 110.783

Quindi per lo statale c'è stato un aumento di circa tremila lire (il 2 per cento più la maggiore quota esente) mentre per il ferroviere l'aumento è stato di sole 783 lire.

Ma ciò deriva dal fatto che il ferroviere già da prima percepiva oltre duemila lire in più.

Contento, amico Supplizi?

Giovanni Melai chiede chiarimenti sulle indennità spettanti alla moglie di un pensionato.

L'abbiamo già detto ma lo ripetiamo: alla moglie del pensionato, se è a carico di quest'ultimo, spettano... ben L. 2.747 al mese (la stessa cifra spetta per ogni figlio minorenne a carico).

Se invece della moglie, si tratta di una vedova di un pensionato, allora tale quota non spetta alla medesima ma compete invece la indennità integrativa speciale (la cosiddetta scala mobile) la quale è di 24.947 nette mensili dal 1°-1-1973.

L'amico Melai poi, dimenticando quello che vado predicando da anni, dice che non ha piacere di essere chiamato ex, ma dipendente a riposo. Ha ragione, ed anch'io che lo dico da sempre.

La Signora Romana Baso da Milano può scrivere per le notizie che la interessano all'Opera di Presidenza FS - Piazza della Croce Rossa - Roma.

Il cortese amico Quero Antonio è pregato di farmi conoscere se ha presentato alla Corte dei Conti il ricorso di cui mi ha fatto avere copia oppure no. Se ci sarà qualcosa da fare la faremo ugualmente, anche senza ricorso.

Comunque, me lo faccia sapere.

A. MAUSSIER

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

Ora vorrei osservare che, mentre ritengo umano e giusto che questi Agenti vengano trattenuti in servizio, anche dando loro la qualifica di Applicato, non ritengo giusto dar loro quella anzianità che li colloca davanti a tanti altri colleghi.

Questa situazione non finirà mai perché di inidonei ce ne saranno sempre e per essi si userà sempre lo stesso trattamento a discapito di quelli che aspettano.

Per ultimo voglio far presente che sono stato costretto per esigenze di servizio, a trasferire la mia famiglia a Milano per ottenere la promozione ad Aiuto Applicato non essendoci a Foggia, mio vecchio Impianto, posti di pianta.

Michele Del Pincio - *Milano*

● *Il suo problema è dibattuto da ben dieci anni cioè da quando gli «inidonei» dell'esercizio rivendicarono il diritto di trovare collocazione in una corrispondente qualifica degli uffici. La loro anzianità d'altronde non poteva essere ignorata ed annullata.*

Adesso purtroppo succede che, in certa misura, la situazione degli «inidonei» mortifica le aspettative di una parte di coloro che pensavano di contare in una promozione alla qualifica superiore.

Abbiamo detto «in certa misura» e non totalmente in quanto il Servizio Personale, d'accordo con i Sindacati, stabilisce e distribuisce gli «inidonei» nei vari Servizi in modo che non vadano a coprire tutti i posti disponibili lasciando spazio anche a coloro che come lei rivendicano un sacrosanto «diritto».

ASSICURAZIONI INAF: DUE CASI

Cara Voci,

sono il Tecnico I.E. Percoco Ottavio matr. 358529 della 13ª Zona T.T. Roma Termini con residenza a Sezze R., desidererei sapere cosa spetta di diritto all'assicurato dell'INAF nel mio caso.

Il giorno 23 agosto 1972 alle ore 10,30 circa, mentre eseguivo la normale manutenzione ACE e Blocco Automatico agli enti di piazzale nella stazione di Sezze R., l'improvviso arrivo di un convoglio sul binario di corsa dispari mi coglieva di sorpresa provocandomi una immediata reazione di spavento allo scampato pericolo che si protraeva in un dolore acuto alla parte centrale del petto, e conseguente perdita di sensi.

Soccorso e trasportato all'ospedale locale i sanitari mi riscontravano l'infarto del miocardio e ordinavano il ricovero immediato in ospedale.

Dopo che ho fatto 75 giorni di degenza all'ospedale l'assicurazione mi manda un assegno di lire 25.000 come degenza ospedaliera.

Faccio inoltre presente che dal 23 agosto del '72 al maggio '73 sono stato considerato malato dall'ispettorato Sanitario.

Vorrei quindi sapere se mi spetta un contributo giornaliero nei giorni in cui sono stato considerato malato, e se tale malattia è considerata per causa di servizio.

Ottavio Percoco - *Sezze R. (LT)*

● *Sul caso abbiamo interpellato la direzione centrale dell'INAF che così ci ha risposto:*

L'art. 1 delle condizioni generali di polizza, che regolano i rapporti fra l'INAF e gli assicurati, recita testualmente: «Sono considerati infortuni gli eventi dovuti a causa fortuita, violenta ed esterna che producano lesioni corporali obiettivamente constatabili, le quali abbiano per conseguenza la morte, una invalidità temporanea.

Al collega Percoco, è stato diagnosticato un infarto del miocardio che non può essere ascritto, in alcun modo, ad infortunio; tant'è vero che lo stesso Ispettorato Sanitario ha considerato lo stesso collega nella posizione di malato.

E' vero che gli è stata erogata dall'INAF la somma di L. 25.000, ma non come indennizzo dell'infortunio: la Cassa Assistenza — che interviene "a latere" dell'INAF in particolari casi, e alla quale il collega Percoco si è rivolto — gli ha liquidato un contributo per la degenza clinico ospedaliera, in base all'art. 16 del Regolamento della Cassa. E questo a seguito della lettera in cui si chiedeva "un adeguato indennizzo" in quanto il ricovero ospedaliero supera i 15 giorni».

Concludendo non spetta al collega Percoco alcun contributo per il periodo in cui è stato considerato malato. Per contro i competenti uffici dell'Azienda dovranno stabilire se la malattia è conseguenziale a causa unica e diretta di servizio ferroviario, ai sensi dell'art. 91 dello Stato Giuridico del Personale.

DIVISE, DIVISE, DIVISE...

Cara Voci,

in merito alla divisa, anche se il problema è ormai dibattuto da tempo, vorrei dire la mia.

Dovremmo renderci conto che fare certi lavori, come l'eseguire una normale scrupolosa visita al mezzo di trazione, l'intervenire durante il percorso per un'anormalità che interessi il treno, ci mette in condizioni di operare con difficoltà.

Immaginiamo qui in Sicilia d'estate con la camicia, cravatta e giacca fare certi lavori! No, la divisa proposta e auspicata da molti non è assolutamente pratica. A mio parere per noi personale di macchina, è più confacente la tuta, su misura, elasticizzata nella vita e ai polsi, con chiusura lampo, antimacchia, (non come l'attuale che in poco tempo diventa indecente), ed un maglione di lana. D'estate una tuta più leggera ed una camiciola.

Non credi, cara «Voci» che questo tipo di abbigliamento oltre che pratico, sbrigativo da indossare, sia molto più economico?

Nazzareno Faci - *Messina*

● *Aggiungiamo la sua proposta alle altre già pervenute sullo stesso argomento, invitando chi è preposto al problema del vestiario uniforme a non sottovalutarne il buon senso.*

L CONCORSO E' «SBLOCCATO»

Egregio Direttore,

sono un Gestore di 1ª classe interessato al concorso interno per l'avanzamento a Capo Stazione (deliberazione n. 36/P.4.1.2. del Direttore del Servizio Personale in data 20 luglio 1972).

Da voci che si dicono sempre «bene informate» sembra che il concorso in oggetto sia stato «bloccato» dalla Corte dei Conti per presunte irregolarità, per cui si mette in dubbio il suo regolare svolgimento. E' possibile? Si può prevedere qualcosa in merito?

Filiberto Finasca - *Lavinio*

● *Il concorso interno a Capo Stazione è stato «sbloccato»: le prove scritte sono previste per la metà del mese di luglio p.v.*

LA LEGGE ANCORA NON C'E'

Signor Direttore,

mi permetto di scriverLe direttamente per un fatto che mi amareggia da diversi anni. Sono un Assistente di Stazione giunto a questa qualifica tramite concorso esterno, però sono alle dipendenze delle F.S. dal 1954, ora mi trovo con uno stipendio base di L. 99.400 (mensile) par. 151. I Manovali che sono entrati nel 1956 cioè dopo di me e sono ancora adesso Manovali hanno uno stipendio molto più alto. Io mi trovo in questa situazione perché ho sempre cambiato qualifica attraverso «concorsi pubblici». Però leggendo «Voci della Rotaia» mi sembra di aver capito che era stata varata una legge che equiparava i vincitori di concorsi pubblici ai vincitori di concorsi interni, cioè prevedeva lo stesso trattamento economico.

Mi sono interessato presso la Segreteria Compartimentale di Torino e presso i Sindacati, però nessuno si pronuncia.

Rino Cappellari - *Piscina*

● *La legge non è stata ancora varata però è stato raggiunto un accordo tra Azienda, autorità politica e sindacati per approntare un provvedimento di legge (del quale non conosciamo gli esatti contenuti), che una volta approvato o «varato» come dice lei, dovrebbe dare sanatoria alla situazione anomala che lei giustamente denuncia.*

La borsa di studio di V. d. R. e della B. N. C.

Per mille ragazzi dieci milioni

Anche quest'anno assegneremo un premio di L. 10.000 ai mille scolari che hanno frequentato col miglior profitto la quarta elementare. Pertanto tutti i ragazzi, figli di ferrovieri nostri abbonati e soci della B.N.C. (cioè a dire in possesso di quota di capitale e, nel contempo, correntisti o assicurati) che abbiano frequentato la quarta elementare ottenendo con buona votazione la promozione alla quinta, possono concorrere all'assegnazione di un premio-studio di lire 10.000. **Per partecipare al concorso è sufficiente inviare entro il 30 settembre 1973 alla Direzione Generale Banca Naz. Comunicazioni - Ufficio Programmazione - Via Abruzzi, 10 Roma - questo tagliando debitamente compilato e una fotocopia della pagella scolastica.**

Aspettiamo al più presto le vostre pagelle... e tanti auguri!

CONCORSO PREMI STUDIO

Nome e cognome del ragazzo .....

Nome e indirizzo del padre .....

Abbonato a «Voci della Rotaia» (numero abbonamento) .....

Socio della B.N.C. (Indicare la serie e il numero della quota di capitale) .....

Correntista o assicurato (Indicare il numero di cc o numero della polizza di assicurazione)

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC
tutto è più semplice,
sbrigativo, sicuro: si spende di meno,
il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli
perché la polizza comprende anche
la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Qua e là nei DLF

■ IL DOPOLAVORO di Brescia ha attivato la nuova sede sociale che ha trovato razionale collocazione al primo piano del fabbricato viaggiatori nella vecchia stazione asburgica. Su un'area di cinquecento metri quadrati sono dislocati, in ambienti decorosamente rimodernati, gli uffici amministrativi, un salone per le riunioni, la sala TV, un bar ristoro dignitosamente arredato ed una sala stile '800 nella quale è ordinata la biblioteca dotata di una ricca collezione di opere passate e contemporanee. Nel salone di rappresentanza si svolgono pure corsi professionali curati dall'Azienda.
Il sodalizio bresciano, grazie ad una decina d'anni di oculata gestione, ha potuto sostenere una spesa in proprio di circa lire 5 milioni per riclassare ed elevare il tono dell'intero arredamento. La realizzazione è stata curata dal Consiglio direttivo in carica presieduto dal sig. Luciano Tamburini e con la partecipazione delle « spalle » signori Cortesi e Lauritano, rispettivamente cassiere economo e segretario.

■ IL CAMPIONATO di Volley è finito; la giovane e brillante squadra di Legnago si è classificata 2ª nel Campionato Triveneto di Pallavolo Serie « D » maschile girone « B ». I nostri ragazzi sono stati bravissimi gareggiando per la prima volta contro agguerrite compagini. Un sorriso di soddisfazione corre sui volti del mecenate Cav. Cesare Orsolato, del Presidente DLF, Giancarlo Guizzardi e dei coordinatori Negri e Rivaroli. « Voci della Rotaia » e gli appassionati augurano migliori fortune per l'anno prossimo e cioè la conquista del primo posto.

■ A PALERMO, organizzata dalla locale Sezione DLF ha avuto inizio il 12 giugno u.s. il 5° Torneo aziendale di calcio al quale partecipano ben nove gruppi sportivi e cioè: Personale Lavori - Personale uffici - Personale Viaggiante - Personale Squadra Rialzo - Personale Deposito Locomotive - Personale Officina Deposito Locomotive - Personale Impianti Elettrici - Personale di Macchina - Personale delle stazioni. Le nove squadre sono composte di soci del D.L.F. e di non oltre due figli di soci di età non superiore agli anni 21. Gli incontri si svolgono presso il campo sportivo della Polisportiva ZEN di Cardillo.

Festa dei "musi neri" a Genzano

DICIAMO subito, per i ferrovieri più giovani, che « *muso nero* » è il confidenziale appellativo che si dava in gergo ai vecchi macchinisti a vapore delle nostre prestigiose locomotive di un tempo, che ebbero un così importante ruolo nella evoluzione della ferrovia al servizio dell'umanità.
Sono appunto questi i « *musi neri* » che, seguendo una quasi ventennale consuetudine, si riuniscono ogni anno per la loro simpatica Festa.
Giunti di buon mattino a Roma Termini da ogni parte della Penisola (alcuni accompagnati dalle gentili signore) circa trecento macchinisti in pensione hanno preso posto su sei auto-pullman diretti alla amena cittadina di Genzano, sui Colli Albani, dove ha avuto luogo il loro 19° Raduno Annuale.
Percorrendo la stupenda « Via dei Laghi » sono state effettuate alcune « *fermate in piena linea* » per dar modo ai convenuti di ammirare il panorama.
Nel vastissimo salone a veranda di un caratteristico ristorante ha avuto luogo un robusto pranzo secondo il classico menu della saporita cucina romanesca, innaffiato dal famosissimo nettare della zona.
Appetito formidabile e insospettabile, specie in alcuni commensali che contano ormai un discreto numero di primavere.
C'è il signor Pio Bruni di 91 anni, già del deposito di Pistoia, entrato in servizio nel 1905 e in pensione dal 1937. Conduceva le 470 impennacchiate di fumo sugli aspri tornanti della vecchia « Porrettana ».
Niente discorsi ufficiali, soltanto qualche indirizzo di saluto degli organizzatori e alcuni sonetti romaneschi declamati dall'onnipresente ed infaticabile Signor Fioravanti (« *Giggetto* » per gli amici di San Lorenzo).
In questi raduni amichevoli la regola vuole che non si parli di servizio. Ma, quando la « *pressione* » sale, fatalmente tornano i ricordi degli anni trascorsi alla « *vedetta* » o ad infornare carbone, la memoria degli amici scomparsi, i momenti di ansia, la nebbia che nascondeva i segnali, il ghiaccio sulle rotaie, lo scoppio di un tubo, il suicida sul binario, i mitragliamenti delle ultime due guerre.
In realtà questi nostri amici hanno esercitato un mestiere altamente qualificato, sempre in condizioni di rischio e di disagio. Un mestiere tra i più « duri » che si possano immaginare.
Anche sotto l'aspetto sociale la trazione a vapore è stata una grande scuola di formazione umana che ha forgiato alla sua disciplina numerose generazioni di autentici ferrovieri, sviluppando una particolare « fraternità professionale » tra gli addetti alla condotta e al governo delle locomotive.
« E non si creda » ci dicono alcuni neo-pensionati « che l'avvento della trazione elettrica e l'adozione dei tanti congegni di sicurezza abbiano diminuito l'impegno e la responsabilità di chi guida un treno ». « L'uomo è insostituibile, un certo alleggerimento della fatica fisica è compensato dall'aumento della tensione mentale imposta dalle elevatissime velocità che comportano grande prontezza di riflessi, minuziosa diligenza e conoscenza perfetta dei complessi e potenti mezzi di trazione dei giorni nostri ».
Hanno onorato la Festa della loro presenza i Direttori Compartimentali di Roma e Torino, ingg. Archetti e Petruzzi, l'ing. Giovannangeli, del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, ed altri funzionari dell'Azienda di cui ci sfugge il nome.
Ci compiacciamo con gli organizzatori e porgiamo agli amici « musi neri » gli auguri di « Voci » e i rallegramenti per questa iniziativa così simpatica.

D. L.

Esperantisti in Danimarca

ANCORA una volta la lingua Esperanto ha permesso un interessante e festoso incontro fra ferrovieri di ben 18 nazionalità, nel periodo dal 12 al 20 maggio ad Aarhus ed a Copenaghen. La riunione è stata organizzata dal Dopolavoro ferroviario danese di Aarhus, dove si sono svolti i lavori congressuali, e da quello di Copenaghen che ha offerto un simpatico fine-settimana con cena, giuochi, canti e giro turistico.
Vi hanno partecipato oltre 500 ferrovieri dell'esercizio (di macchina, viaggiante e di terra) e degli uffici.
Il Congresso si è aperto nella sala del palazzo comunale con l'intervento del sindaco e di numerose personalità. Una banda ed un coro di ferrovieri hanno rallegrato la manifestazione. Nel pomeriggio il Sindaco di Aarhus ha voluto offrire un trattenimento con rinfresco a tutti gli intervenuti.
I lavori congressuali sono poi stati intercalati con due gite e con la visita alla fabbrica di vagoni « SCANDIA ». Non è mancato un servizio ecumenico, in esperanto, con una orchestra di strumenti a fiato nell'ambiente veramente suggestivo di « Nostra Signora » di Aarhus.
Nel corso dei lavori, fra scroscianti applausi, è stata annunziata la costituzione della sezione ferrovieri esperantisti giapponesi che ha chiesto l'adesione alla Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti.
Un nuovo incontro dunque (il 25°) fra ferrovieri europei, dalla Spagna ai paesi dell'Est, senza problemi linguistici.
Un incontro sul piano culturale e, soprattutto, umano. Nuove conoscenze che si fanno e vecchie che si rafforzano, al di sopra di ogni confine e di ogni ideologia per mezzo di una lingua facile per tutti.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Nei giorni 10 e 11 maggio** si è tenuta a Bari una riunione italo-svizzera alla quale sono intervenuti dirigenti delle Ferrovie e delle Dogane dei due Paesi alla ricerca di miglioramenti dei traffici e di snellimenti delle operazioni di confine ai transiti di Domodossola, Chiasso e Luino.

La scelta di Bari a sede dell'incontro non è stata fatta a caso ma in riconoscimento della notevole corrente di traffico per l'estero, in particolare prodotti ortofrutticoli, che dalla regione pugliese si diparte durante tutto l'anno con punte che durante la estate e l'autunno raggiungono vertici eccezionali, tanto che difficilmente si riesce a sfogare tutte le richieste di carri frigo.

I lavori si sono svolti presso la Camera di Commercio di Bari che si è dimostrata prodiga di cortesie ai convenuti. Dopo il saluto del Presidente della C.d.C. Grand'Uff. Marino e del Direttore Compartimentale ing. Bianco, ha avuto inizio la conferenza che ha visto impegnate le due equipe di tecnici guidate dal dott. Molinengo per le F.S. e dal dott. Rietmann per le Ferrovie Federali Svizzere.

Non ci è dato di anticipare i risultati dei lavori in quanto essi dovranno essere sottoposti alla ratifica dei rispettivi Paesi, sappiamo però che essi sono stati proficui e che gli effetti potremo vederli a breve scadenza.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Notizie buone:** Vincenzo Castiglione è il nuovo Capo Ufficio Ragioneria, Vincenzo Casini è Capo Ufficio Impianti Elettrici, il Capo Gestione Salvatore Pais e i Capi Stazione Ugo Concas e Giovanni Capasso hanno ripreso servizio negli impianti di appartenenza dopo il periodo di servizio militare di leva, Giuseppe Scotto ha ricevuto la promozione a Tecnico I.E., l'Applicato Franco di Spigno è stato trasferito al Servizio I.E., il geometra Ademaro Pollacci ha assunto la Dirigenza della 2ª Divisione dell'Ufficio Lavori, Piero Magno Pes dell'Ufficio Commerciale è diventato Applicato, il Revisore Superiore Giovanni di Napoli è alla Dirigenza del Reparto Traffico di Cagliari, Igino Mainas e Agostino Palmas sono stati promossi Assistente Capo, Francesco Dominiyanni è Capo squadra Manovali. A tutti le nostre felicitazioni!

● **Auguroni ai colleghi** collocati di recente in quiescenza: Giuseppe Figoni Assistente Capo della Stazione di Olbia, il Capo Fersonale Viaggiante Sovrintendente di Cagliari Tiberio Sensi, i Guardiani Alessandro Cixi e Angela Maria Cossa, l'Operaio Armamento Armando Di Rienzo, e il Capo Tecnico Linea del 6° Tronco Lavori di Macomer Martino Mureddu.

● **Sono deceduti** due cari colleghi: Palmerio Abis, Macchinista del Deposito Locomotive di Cagliari e Stefano Fogu, Operaio Specializzato d'Armamento, e lo indimenticabile Assistente Capo in quiescenza Salvatore Cilloco, Cavaliere di Vittorio Veneto, Grande Invalido, padre del Macchinista Fausto e dell'Assistente Capo Silvano della Stazione di Cagliari. Alle affrante famiglie le nostre condoglianze!

● **Il Vice Direttore Generale** ing. Lucio Mayer, il Capo del Servizio Ragioneria Dott. Cima, il Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario dott. Scodellari, sono stati graditi ospiti dei Ferrovieri oristanesi in occasione dell'inaugurazione della Mensa del Dopolavoro.

● **Dopo tre anni** e più di permanenza Ivo Banchetti, Capo della seconda Divisione dell'Ufficio Lavori ha lasciato l'Isola e il servizio ferroviario. Al simpatico funzionario vadano gli auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Buon Lavoro** a Mura Peppino, vincitore del concorso esterno ad Operaio con specializzazione di falegname, ed assegnato alla Squadra Rialzo di Cagliari.

● **Tanti bei bimbi** sono arrivati in Sardegna. Sono: Carla figlia del Capo Stazione di Serramanna Luciano Pillittu, Loredana del Manovale Luigi Lai, Raffaele del manovale Mario Carta, Elisabetta dell'Op. Qual. Antonio Ttzeni, Cristina dell'Aiuto Macchinista Leopoldo Zedda, Laura dell'A.. Macch. Giovanni Sogos, Monica Moi del Gestore 1ª cl. Serafino, Ugo Magnini del conduttore Giuseppe, Vincenzo Guarneri del Capo Stazione Roberto, Gabriele Zoccheddu del Capo Treno Gianpaolo e Massimiliano Mele del Segretario Leonardo. Ai bimbi ed ai rispettivi genitori auguri d'ogni bene.

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Presso l'Officina Veicoli** di Firenze Porta a Prato, il giorno 2 maggio sono stati ricordati i ferrovieri dell'impianto deceduti nel corso del bombardamento effettuato sull'Officina stessa il 2 maggio 1944, nonché tutti i caduti per altri eventi bellici e per cause di servizio.

La S. Messa in suffragio è stata officiata da S.E. Monsignor Bianchi, Vescovo di Firenze, assistito dal Parroco Compartimentale Don Renzo Forconi.

Alla cerimonia, che si è conclusa con la deposizione di una corona alla lapide dei caduti, hanno assistito i familiari di questi ultimi; tra le Autorità, l'Ing. Bolognin, direttore del Servizio Materiale e Trazione; l'Ing. Grimaldi, capo dell'Ufficio Trazione Compartimentale, in rappresentanza del Direttore Compartimentale; il Prof. Tassinari, Presidente dell'Amministrazione Provinciale che ha rivolto ai convenuti sentite parole commemorative.

● **Auguri e complimenti** vivissimi ad Annamaria Maiello, figlia del Segretario Superiore di 1ª Renato, Capo del Reparto Ragioneria per l'Officina Veicoli di Firenze., che si è laureata in Pedagogia presso la Facoltà di Magistero di Firenze conseguendo il massimo dei voti e la lode. Relatore il Ch.mo Prof. Antonio Santoni-Rugiu.

● **Tanti nastri rosa** e celesti hanno sommerso l'Officina Veicoli: sono nati Laura e Leonardo all'Operaio qualificato Ivo Caveri; Vanessa all'Operaio qualificato Piero Celestini; Marta al Manovale Specializzato Ivo Santiccioli; Patrizia al Manovale Specializzato Renzo Orlandi; Marco all'Operaio qualificato Graziano Lombardini; Alessio all'Operaio qualificato Alessandro Barsanti.

● **Hanno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età e di servizio: Segretario Fernando Bandoni, Applicato Tecnico Capo Facchini Alvaro, Capo Tecnico Superiore Ofelio Baldanzi, Operai Specializzati Fosco Cecchi, Luigi Fiaschi, Giuseppe Bindi, Rolando Casati, Rolando Fantechi, Giuseppe Ruggeri, Albertino Turchi, Francesco Stagliano, tutti dell'Officina Veicoli di Firenze Porta a Prato.

● **« Salti chi può...! »**, disse il grillo e, approfittando del trampolino « DPR 748 », sono stati molti (o quasi tutti?) i funzionari che hanno... saltato, facendo fagotto e lasciando gli altri alle prese con rotaie e scrivanie: dell'UPC, Renzo Alessi, Cesare Romanelli e Giovanni Fornari (omettiamo i titoli e le qualifiche che sono tutte su su); del Movimento, Salvatore Pennisi, Armando Tuscano, Marcellino Tammaro; della Trazione, Tullio Casini; degli Impianti Elettrici, Luciano Reali, Enzo Bartolomei e Giorgio Giovannelli; dell'Officina Veicoli, Alberto Chini e Roberto Muzio... e se qualche altro ci sfugge, è pregato di non volercene.

Quelli che rimangono (quelli che sono costretti, intendiamo), mentre aspettano che la Befana passi anche per loro, augurano ai fortunati pensionati una lunghissima e serenissima quiescenza.

● **L'ing. Antonio Sanesi**, già dell'Ufficio Trazione Compartimentale, ha recentemente assunto la dirigenza dell'Officina Veicoli di Firenze Porta a Prato. All'ottimo funzionario i nostri auguri.

● **Alla famiglia** dell'Operaio qualificato Silvano Ciolli, deceduto per cause comuni lo scorso mese di febbraio, vadano le più sentite condoglianze di « Voci ».

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Nell'austera solennità** del Santuario del Monte Spineto la Prof.ssa Maria Teresa Cavanna, figlia del Primo Dirigente Dott. Mario Cavanna Capo Divisione dell'Ufficio Movimento,

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ha coronato il suo sogno d'amore con il « Sì » al Dott. Gianfranco Viviano. Ai novelli sposi le più vive congratulazioni ed i più fervidi auguri di ogni felicità.

● **Commosso commiato** da parte di collaboratori ed amici al Capo dell'Ufficio Personale Ispettore Capo Dott. Emanuele Della Casa ed al Capo della Segreteria Particolare del Sig. Direttore Ispettore Capo Cav. Geom. Mario Bisconti. Ha portato il saluto il Direttore Compartimentale Ing. Villa che ha sottolineato il lungo ed eccelso lavoro dei due emeriti Funzionari. Al brindisi, fra le ovazioni e la presentazione dei doni ricordo: una fonovaligia stereo per il Dott. Della Casa ed un artistico orologio da tavolo con suoneria per il Cav. Bisconti, i festeggiati hanno ringraziato il Sig. Direttore ed i convenuti per la calorosa manifestazione di affetto. Il Dott. Della Casa ed il Cav. Bisconti vogliono, attraverso « Voci », porgere un saluto ai colleghi ed amici di Genova e di tutti i Compartimenti nel ricordo di tanti anni di fattivo lavoro. Agli auguri ed evviva la Redazione di « Voci » unisce un grato pensiero di ringraziamento per l'interessamento e la collaborazione data al nostro periodico e formula voti per una lunga e serena quiescenza.

● **A Genova Brignole** il personale della biglietteria ha voluto dimostrare l'affetto e la riconoscenza al Capo Gestione Sovrintendente Carlo De Dominicis che ha lasciato il servizio. Nella sua lunga carriera il Collega, molte volte Istruttore, è stato sempre di fattivo esempio ed i colleghi ed i collaboratori hanno unanimemente partecipato ad un caloroso saluto. Anche la Redazione di « Voci » vuole portare il suo augurio e contribuire con ex allievi, amici e collaboratori a formulare voti di un lungo domani.

● **Ragazzi in gamba.** Lo studente Carmelo Tommasi figlio del Primo Dirigente Ing. Tommasi dell'Ufficio Movimento che frequenta il 5° anno presso l'ateneo genovese, facoltà di Ingegneria Elettronica, continuando la tradizione di ottimo studente, ha riportato, alle prove del corrente anno accademico, il massimo dei voti nei tre esami sostenuti per l'anno accademico che attualmente frequenta. Per i brillanti risultati, inoltre, ottenuti nel decorso anno accademico, ha ricevuto un cospicuo premio in denaro dal Ministero della P.I. che si aggiunge a quello attribuitogli dal CIFI. Ad maiora con le più calde felicitazioni.

● **Il Segr. Tecn.** dell'Ufficio I.E. Stefano Banducci ha brillantemente conseguito la laurea in Ingegneria Elettronica con l'interessante tesi: « Linea di contatto e circuiti di ritorno T.E. per una metropolitana a Genova ». Relatore il Ch.mo Prof. Ing. Vittorio Finzi dell'Ufficio I.E. di Genova. Al bravo collega ed allo illustre Funzionario i nostri più vivi rallegramenti.

● **Il Cav. Carlotta,** C.S. Sup. già varie volte segnalato come esperto tennista, ha aggiunto recentemente una perla alla sua vasta collezione di vittorie con l'aggiudicazione della prestigiosa « Coppa del Sindaco », per la categoria « Veterani », in coppia con Pavesi. Il prestigioso trofeo che ha visto in lotta oltre settecento partecipanti, conferma la splendida forma del collega già lanciato in altri successi.

● **Notizie liete dai nostri pensionati.** Nel suo 83° compleanno il Cav. Vittorio Lazzari ha festeggiato, a Isoverde, con gli amici tutti ferrovieri o ex ferrovieri le sue nozze d'argento con la « Pensione ». Animatore il C.T. di 1ª cl. Guglielmo Bruschi del DPV di Genova PP. Hanno fatto corona al festeggiato il CPV Sup. Cav. Cataldi, i controllori Cecconi e Montanari, i colleghi Pasqui, Lagostena, Porcile e Branci. Presenti molti giovani che dalla lieta ricorrenza hanno appreso quanto grande sia l'unione e l'affiatamento dei ferrovieri che per l'incancellabile senso del dovere e la fraternità nello svolgimento del servizio non sono mai « ex ». Auguri vivissimi al Cav. Lazzari, e, per la prossima, ancora tanti alla lieta, festante, simpatica riunione.

● **E' mancato,** dopo poco tempo dalla pensione, il C. G. Sovr. Gio Batta Vallarino. Lo ricordiamo ottimo ferroviere ed insigne artista. Di lui oltre alle mostre, ed i suoi quadri a varie Biennali di Venezia, rimangono i restauri ai dipinti dei soffitti del Salone Compartimentale di rappresentanza e della sala di aspetto di 1ª cl. di Genova PP. Lo ricordano i tanti amici. Al figlio Dott. Giorgio le nostre più sentite condoglianze.

● **Un fraterno abbraccio** al C.G. Sup. Giovanni Patetta, titolare delle Gestioni di Vado L. che recentemente ha perso la cara mamma.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Gli appartenenti** alla Associazione nazionale F.S. mutilati, invalidi e famiglie di caduti in servizio, organismo che si occupa prevalentemente di assistenza amministrativa, hanno tenuto l'Assemblea annuale nel teatro di Palazzo Litta, presenti con alcuni dirigenti, il Direttore Compartimentale Ing. Pulga, il Cav. Zanelli titolare di Milano C.le, il Cav. Del Monte, presidente nazionale, nonché rappresentanti di enti confratelli e le delegazioni di Torino e di Firenze.

Nel corso dei lavori l'Assemblea ha puntualizzato le proprie aspirazioni che si individuano principalmente nella richiesta del riconoscimento dell'associazione ad ente morale, in una sensibilizzazione degli organi ferroviari per la migliore utilizzazione degli invalidi e, localmente, nella assegnazione di una sede attrezzata.

Per la loro proficua collaborazione unita a particolare sensibilità, è stata conferita la nomina a Socio onorario al Direttore Compartimentale Ing. Pulga ed al Cav. Zanelli. Il Direttore ha voluto dimostrare il proprio gradimento con cordiali espressioni.

● **L'esodo volontario** fra i funzionari, previsto dal disposto dell'art. 67 del D.P.R. 748/72, ha lasciato il segno profondo nel Compartimento lombardo. Un primo elenco ne enumera ventitre. Rimpianti da parte di dipendenti? Crediamo di sì, poiché dieci, venti o trent'anni di collaborazione possono aver instaurato contatti umani che trascendono l'aspetto puramente gerarchico-formale di un freddo rapporto di lavoro. Ci risultano sino a questo momento volontariamente esonerati:

il Dr. Alfonso Porri, dell'Ufficio Personale; l'Ing. Leopoldo Lusco, dell'Ufficio Movimento; il Dr. Pasquale Lullo, il Dr. Giovanni Papa, il Dr. Ferruccio Talamonti, dell'Ufficio Commerciale; l'Ing. Umberto Barbieri, lo Ing. Ermanno Pinzani, il Dott. Dolfo Poggesi, l'Ing. Mario Poggi, l'Ing. Renato Taglioni, dello Ufficio Materiale e Trazione; lo Ing. Aldo Chemasi e l'Ing. Vincenzo Oliva, dell'Ufficio Collaudi del Servizio Trazione; l'Ing. Lorenzo Fernandez, dell'Officina Grandi Riparazioni di Voghera; l'Ing. Umberto Alghisi, il Dott. Francesco Baraldi, l'Ing. Mario Guidi, l'Ing. Giacomo Lo Porto, l'Ing. Onofrio Pardi, dell'Ufficio Lavori; l'Ing. Francesco Mazzolari, dell'Ufficio Impianti Elettrici; l'Ing. Mario Gallerani, dell'Ufficio Collaudi Servizio I.E.; il Dott. Pasquale Campisi, il Dr. Rodolfo Celona, dell'Ufficio Ragioneria.

Oltre alle manifestazioni che singolarmente ogni funzionario ha ottenuto dai rispettivi gruppi di dipendenti, un caldo, cordiale saluto lo ha ricevuto l'Ing. Errico Leo, Capo dell'Ufficio Movimento, che pure ha lasciato la Azienda per lo stesso motivo dopo 36 anni di servizio di cui 20 trascorsi a Milano. Trecento persone, fra superiori, colleghi e collaboratori vicini e lontani, lo hanno festeggiato nella sala self service di Palazzo Litta, fra i quali i Capi degli Uffici Compartimentali ed il Direttore Compartimentale, Ing. Pulga, che ha avuto parole di riconoscenza e di commosso commiato cui ha fatto seguito il successore del festeggiato, Ing. Ivan Faggiano. Dalle mani di Antonio Trillò, dirigente la sua Segreteria, ed a nome di tutti i dipendenti e di quanti hanno partecipato al saluto, gli è stato donato un prezioso dono ricordo.

● **Un'altra sensibile prova** di umana solidarietà si è manifestata recentemente nel nostro ambiente nei confronti di un collega dell'Ufficio Movimento. Andrea Luisetti, Segretario, nell'agosto del '72 diveniva padre di un bel maschietto, il quale però presentava, sin dai primi movimenti, evidenti segni di cattiva salute. Diagnosi: seria cardiopatia congenita. Dopo alcuni ricoveri, il bambino venne accolto in un ospedale di Bergamo, ove si ritenne necessario proporre un intervento operatorio urgente. Al padre si consigliò l'abilità e la specializzazione di un noto chirurgo statunitense, il Dott. Subramanian e la garante attrezzatura di un ente americano, il « Children's Hospital », di Buffalo, U.S.A. Naturalmente a carico del richiedente gli oneri relativi, viaggio compreso. Il problema da risolvere verteva unicamente in chiave economica imposta anche dall'urgenza del provvedimento. Qui ecco che esplodeva lo spirito di umanità degli impiegati di Palazzo Litta. La gara di amicizia fraterna verso il nostro Luisetti dava buoni risultati. La Azienda stessa gli erogava un congruo sussidio, mentre la Banca Nazionale delle Comunicazioni, mediante l'interessamento dei direttori della filiale e della Agenzia di Milano, gli ha elargito un contributo straordinario di 500.000 lire.

Ora il piccolo Giovanni, dopo l'intervento e le cure che hanno richiesto la permanenza di un mese a Buffalo, è tornato a casa in condizioni quasi perfette. Fra qualche tempo il suo piccolo cuore funzionerà regolarmente, in tutta normalità ed il suo papà potrà affermare riconoscente che l'uomo è ancora buono.

● **Auguri** ai colleghi Attilio Malinverni e Carlo Salmozzi, Macchinisti presso il D.L. di Pavia, recentemente collocati a riposo.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **A Messina,** il 30 marzo u.s. all'Officina Veicoli si notava una insolita animazione fra il personale tutto: si doveva festeggiare il capo impianto ing. Giuseppe Augello il quale, in seguito a promozione, è stato trasferito a Reggio Calabria per dirigere quell'Ufficio Materiale e Trazione.

Prima del rinfresco il dott. Moraci, sostituto del Capo dell'Offi-

cina, ha tessuto gli elogi l'ing. Augello mettendo in evidenza le particolari doti di capacità, umanità e forza d'animo nella risoluzione dei numerosi problemi, tanto da godere la stima non solo del personale dipendente, ma di tutti quelli che lo conoscono.

Sono seguiti altri interventi fra cui quelli dei Capi Tecnici Iracà, Mondello, del Rag. Soraci e del Cappellano dei Ferrovieri di Messina. Questi, additava l'ing. Augello come l'esempio della bontà e di rettitudine umana per la sua affabilità ed il fattivo interessamento per il personale.

Commosso da tanto affetto nei suoi riguardi, l'ing. Augello ha ringraziato tutti quanti dicendosi dispiaciuto di lasciare l'impianto messinese che, dopo dieci anni di dirigenza, considerava come la sua seconda casa. L'ing. Augello si è detto però lieto che a sostituirlo nell'incarico è stato chiamato l'ing. D'Angelo, validissimo funzionario, il quale certamente, conoscendone le doti, proseguirà il cammino come se fosse la sua stessa persona.

Il personale in segno di stima ha voluto offrire all'ing. Augello una artistica targa d'argento raffigurante la città di Messina ed un dono-ricordo.

Ai due ingegneri « Voci » formula l'augurio più sincero di ogni bene.

● **Lauree:** con pieni voti e la lode ha consegnito la laurea in fisica teorica la Sig.na Adriana Bongiorno in Restivo, figlia del Revisore Superiore di 1ª cl. Antonino, dell'Ufficio Movimento; presso l'Università degli studi di Messina si è brillantemente laureata in lettere classiche Antonina Sodo, figlia del Capo Deposito Superiore Angelo, del D.L. di Messina, discutendo, relatore il Ch.mo Prof. A. Ardizzoni, la tesi in greco « Euforimone ».

Alle neo-dottoresse ed ai felici colleghi molti fervidi auguri di « Voci ».

● **Alla presenza** di tutto il personale dell'Impianto e degli Ingg. Ottorino Zerilli, Lucio Lombardi e Mario La Rocca si è festeggiata presso la Squadra Rialzo di Palermo la « Pasqua del Ferroviere ».

Ha officiato la S. Messa, presente il Cappellano Compartimentale Padre Bernardo Critti, Mons. Giuseppe Carcione, della Curia Arcivescovile.

Un vivo plauso va tributato al Capo Tecnico Superiore Giuseppe Parisi, Titolare dell'Impianto, per la perfetta organizzazione della cerimonia.

● **Il Cav. Angelo Costanzo,** simpatico titolare del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, è diventato « nonno ».

La di lui figlia Ins. Maria Concetta ha dato alla luce una vispa bambina alla quale è stato imposto il nome di Tiziana.

Al felice nonno ed ai genitori, p.i. Gioacchino Fundarotto ed alla sua gentile consorte, vivi rallegramenti.

● **E' venuto** improvvisamente meno agli affetti dei suoi familiari il Commesso Capo Biancino Isgrò, dirigente il personale di anticamera dell'Ufficio del Direttore Compartimentale.

Alla vedova ed ai due figli formuliamo le nostre più sentite condoglianze.

TRADIZIONI NOSTRE

IL DIRETTORE GENERALE ha conferito un encomio ai seguenti agenti distintisi per aver compiuto atti di valore: **Sergio Malfatto** di Verona, **Italo Fiocca** di Roma Termini, **Sebastiano Di Buono** e **Gaetano Scrivano** di Gela.

Sono stati inoltre elogiati, per aver prontamente restituito somme di denaro che avevano rinvenuto, i colleghi: **Pasquale De Rienzo** di S. Benedetto del Tronto, **Nicola Di Maio** di Foggia, **Gino Gabrielli** di Pisa, **Antonio Carloni** di Genova Sampierdarena, **Mario Addazio** e **Guido Torri** di Rubiera, **Matteo Galletti** di La Spezia, **Arturo Guglielmucci** di Roma, **Francesco Morelli** di Balsorano, **Lodovico Bellini** di Novi Ligure, **Vincenzo Femia** di Rapallo, **Umberto Bariaczzi** di Ferrara, **Giancarlo Ghiglione** di Genova Brignole e **Giovanni Bonati** di Parma.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel. 3520

● **Da un « vecchio »** e caro collega il C.S. Sup. Antonio Fiori, ci è pervenuta da Bologna una garbata, affettuosa ed amabile lettera con la quale ricordando gli anni della sua giovinezza in questo Compartimento, porge a tutti gli amici che qui ha lasciato, il suo cordiale saluto di commiato per la sua quiescenza. Il nostro amico ci esorta a continuare nei nostri brevi resoconti, attraverso i quali egli potrà ancora seguire le vicende, liete o tristi di amici e conoscenti con i quali si sente ancora legato sentimentalmente.

● **Si è svolta** a Catanzaro Lido nella sede del Deposito Locomotive una simpatica e per noi inconsueta manifestazione organizzata fra un ristretto gruppo di ferrovieri in servizio ed in quiescenza. Erano tutti amici che avevano compiuto 35 anni di servizio fra gli allora « Operai allievi fuochisti » assunti nel maggio del 1938. I convenuti ora in maggioranza in posti di dirigenza e di responsabilità, si sono dati convegno a Catanzaro Lido per potere fraternizzare attorno all'Ing. Giulio Pansironi (loro valente istruttore del tempo di prima assunzione) il quale da Roma assieme alla sua gentile consorte ha raggiunto la nostra Calabria. Vi è stato un ricco simposio e gli onori di casa li ha fatti con squisita signorilità assieme alla sua gentile consorte, il Dott. Ing. Vittorio Emma Capo del Reparto Trazione, coadiuvato dal Capo Deposito Titolare di Catanzaro Lido Sig. Francesco Spagnolo. Nell'incontro ci sono state reciproche manifestazioni di sincera ed affettuosa solidarietà.

● **« Lu carciri »** è una canzone premiata al Concorso UNCLA-RAI 72. L'ha composta il collega Giovanni Pellizzeri, Ausiliario di stazione in servizio a Nizza di Sicilia, che ha ottenuto molti altri lusinghieri successi in questa sua attività di « paroliere e compositore ».

● **Presso l'Associazione** Naz. Mutilati ed Invalidi di Guerra fra ferrovieri si sono svolte le elezioni per il rinnovo delle cariche sociali. Una interessante ed ampia relazione del Delegato Compartimentale uscente Segretario Superiore Cav. Prof. Francesco Vigilante, è stata approvata alla unanimità. Il Prof. Vigilante è stato rieletto con votazione plebiscitaria Delegato Compartimentale, mentre Vice Delegato è stato eletto l'Applicato Capo Cav. Paolo Calvarano dell'Ufficio Commerciale Compartimentale.

● **Quiescenza.** L'Applicato Tecnico Capo Demetrio Geria dell'Ufficio I.E. Compartimentale ha lasciato la nostra Azienda. Per l'occasione superiori e colleghi hanno voluto improvvisare una simpatica cerimonia di commiato. Calde parole di ringraziamento e di auspicio sono state pronunziate all'indirizzo del festeggiato dal Capo dell'Ufficio I.E. Ispettore Capo Superiore Dott. Ing. Demetrio Morabito. All'amico Geria il nostro cordiale saluto.

● **Silvana Aulicino** figliuola del Segretario Superiore Angelo dell'Ufficio Comp.le Ragioneria si è brillantemente laureata in Lettere Classiche con 110-110.

Con lunsinghiera votazione ha conseguito la laurea in Pedagogia la signorina Pasqualina Frascà figliuola del Capo Gest. Sovr.te a.r. Armando.

Alle neo-dottoresse le nostre congratulazioni.

● **Il dirigente** superiore a riposo Dott. Giovanni Belfiore è diventato nonno felicissimo. La casa del suo caro figliuolo Dott. Santo Belfiore, funzionario del Banco di Roma, è stata allietata dalla nascita di una graziosa bimbetta alla quale è stato dato il nome di Francesca. Rallegramenti ed auguri!

● **Onorificenza.** Il Segretario Superiore di 1ª classe Rag. Ermanno Germolé Capo Reparto all'Ufficio Ragioneria Comp.le è stato recentemente insignito dell'Onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni!

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Circondati** da una « pipinara » di nipoti, di figli e parenti, in un'atmosfera familiare da vecchia Roma — quella delle scampagnate « for de porta » per intenderci — hanno celebrato le nozze d'oro il 10 giugno il Comm. Armando Pace, ex Capo Stazione Principale (di quelli di una volta, quando tale qualifica era un sogno quasi irrealizzabile!) già del Servizio Mov., e la signora Gina, ancora molto in gamba nonostante i suoi ...nta 5 anni. Mancava solo il bisnipotino Francesco rimasto a Falconara con i genitori Fausto ed Ornella, in attesa di una... bisnipotina.

A nonna Gina e a nonno Armando, reduce da un serio intervento chirurgico, « Voci » augura il raggiungimento del prossimo traguardo.

● **Cicogna Express** — Rispettivamente a Roma e a Marino (Roma) sono scesi dal fatidico treno adorno di nastri celesti e rosa Fabio Di Rollo in casa del CS Mario di Roma Termini e Mara-Mirella Zirpoli in casa del Manovale Giacomo della stessa stazione.

Ai felici genitori e ai vispi nuovi arrivati felicitazioni ed auguri vivissimi di « Voci ».

● **Onorificenza** — Auguri e rallegramenti al CS Sovrint. A.R. Salvatore Izzo, già titolare di Roma Termini, nominato recentemente Grande Ufficiale dell'« Ordine al Merito della Repubblica ».

● **Commiato** — In una atmosfera di schietta cordialità e viva simpatia il personale dell'Ufficio Ragioneria Compart.le ha festeggiato l'Ispett. Capo Superiore Dr. Luigi Cotto destinato al corrispondente Ufficio di Torino dal quale, tra breve, lascerà definitivamente l'Azienda per esodo volontario. Malgrado la brevità della sua permanenza a Roma, il dott. Cotto ha dato modo al personale tutto di apprezzarne le non comuni doti di competenza professionale, dinamismo e leale apertura ai vari « desiderata » dei suoi collaboratori che, al termine della lieta riunione, gli hanno offerto un pregevole oggetto ricordo. Porgiamo anche noi di « Voci » auguri di lunga e serena quiescenza.

Auguri anche al C.S. Sup. Cav. Crescentino Di Rienzo dirigente l'Ufficio Manovra Scambi di Roma T.ni, collocato a riposo per limiti d'età.

● **Ondata di nastri rosa** alla Segreteria di Roma Termini. Sono nate: Fabiana dell'Ass. Staz. Gorizio Ricci, Rita del Capo Gest. Paolo Vadalà, Carla dell'Ass. Staz. Aldo Pellegrini, Daniela del Capo Gestione Antonio

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Mongiardo e (finalmente!) l'atteso maschietto Walter dell'Ass. Staz. Giancarlo Terra. A tutti, felicissimi genitori e vispi pargoli, i nostri auguri di ogni bene e prosperità.

E' nato anche Luca, del C. Gest. Antonio D'Altario dell'Uff. Inf. di Roma T.ni al quale giungano le nostre felicitazioni.

ROMA
Servizi

● **Condoglianze** alle famiglie dei colleghi del Servizio App.ti Pasqualino Di Lena (segretario Sup. di 1ª cl.) e Aurelio Giorgi (commesso) deceduti, recentemente, subito dopo il collocamento a riposo.

● **Collocamento a riposo:** auguri di lunga pensione alla signora Emma Muti, collocata a riposo, a domanda.

● **Marcia nuziale:** fiori d'arancio per il Segr. tecn. Aldo D'Angelo con la signorina Giuseppina Pichetti, per il Segr. Alessandro Bucciarelli con la sig.na Rosa Marafini, e per il Segr. i.p. Raffaele Vinci, con la sig.na Isabella Semeraro. Alle tre felici coppie, il nostro voto augurale.

● **Cicogna express:** Sono arrivate: Valeria, in casa dell'Appl. capo Paola Rocchetti, e Stefania in casa del Segr. Michele Trentadue. A neonate e genitori le nostre felicitazioni. (C.C.).

● **Nozze d'oro** per il Cav. Gelsomino Cruciani ex C.S. della Direz. Comp.le di Roma e Pierina Deli. Felicitazioni e auguri di « Voci » e degli amici.

● **Auguri** a Eugenio e Michela Niglio, genitori di Rosanna, Applicato del Servizio Movimento, che hanno felicemente festeggiato le loro nozze d'argento.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Il 25 novembre u.s.,** mentre il treno 5447 stava sopraggiungendo nella stazione di Moncalieri, una viaggiatrice attraversava incautamente il binario. Il Capo Stazione Superiore Domenico Longo interveniva prontamente in soccorso della donna e, con grave rischio della propria incolumità, riusciva a trarla in salvo.

Per l'eroico episodio il Direttore Generale ha conferito un encomio al collega Longo, al quale anche da queste colonne desideriamo far giungere un vivo plauso.

● **La « Locanda del Rubino »** di Cantavenna Monferrato, da tempo diventata una vera e propria dipendenza del nostro Compartimento, il 9 maggio ha ospitato una riunione, durante la quale è stato trattato il tema della fer-ecologia, cioè della notevole azione che può svolgere la nostra Azienda per favorire ed incrementare quell'ormai importante ramo di turismo sempre più praticato a fine settimana da coloro che lasciano la grande città alla ricerca di ambienti ecologicamente ancora integri e sani.

Alla dotta dissertazione hanno preso parte alcuni giornalisti di quotidiani e di periodici, illustri gastronomi, famosi enologi ed esperti ecologi. Fra le Autorità intervenute erano presenti il Sen. Brusasca, il Console del Guatemala a Milano Comm. Giovanni Fanticini, alcuni Capi di Uffici Compartimentali e lo stesso Direttore Ing. Petruzzi, il quale, a chiusura del convegno, ha consegnato una medaglia d'oro al proprietario del locale, Cav. Luigi Cantamessa, per le sue ormai numerose benemerenze « ferroviarie » ed ecologiche.

● **Festeggiati** da Superiori, Colleghi ed amici con un'affettuosa bicchierata e con l'offerta di una medaglia d'oro ricordo, hanno lasciato recentemente il servizio il Capo Tecnico Superiore Mario Musso ed il Capo Tecnico Sovrintendente Gino Baldin, ambedue dell'Ufficio Collaudi.

Agli auguri loro pervenuti da tante parti si aggiungano anche quelli di « Voci della Rotaia ».

● **Il Capo Gestione Sovrintendente** Lino Bagnasco, della Stazione di Savona Letimbro, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica.

Vivissime felicitazioni a lui e ad un altro nostro neo-Cavaliere, il Capo Stazione Superiore Argo Lucio Anfossi, Titolare della Stazione di Lesegno e Vice Sindaco di quella città.

● **Marcia nuziale:** per il Segretario Tecnico Augusto p.i. Pioli, che il 4 marzo u.s. ha condotto all'altare la gentile signorina Thea Valmori.

Ai novelli sposi auguri di tanta felicità.

● **Al recente esonero** è purtroppo seguito il decesso dell'ex Operaio d'armamento Lorenzo Leva, già del 4° Tronco Lavori di Bardonecchia.

Il 23 aprile è mancato anche il Verificatore Clemente Pastorino, della Rimessa Locomotive di Ceva.

Alle Famiglie dei due Colleghi i sensi del nostro più profondo cordoglio.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **In data 24.5.1973** l'Ispettore Capo Superiore dott. ing. Castellucci Wladimiro, già da lunghi anni Capo dell'Ufficio Movimento di Trieste, ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Movimento di Venezia. Colleghi e dipendenti, che già ne sentono la mancanza, gli porgono i più sinceri auguri di buon lavoro.

● **L'Ispettore Capo** Mutolo dott. ing. Vincenzo, Dirigente ai Veicoli presso l'Ufficio Materiale a Trazione, grazie all'art. 67 del D.P.R. n. 748/1972, si gode, dal 21 maggio 1973,, il meritato riposo. Da parte dei superiori, dei colleghi e dei dipendenti, che ahimé continuano a lavorare, gli giungano i più sinceri auguri per una lunga e serena quiescenza.

Anche il Segretario Tecn. Sup. di 1ª classe Matteini geom. Armando, Capo del 1° Reparto d'Esercizio degli Impianti Elettrici, ha lasciato il servizio in data 2.5.1973, per l'art. 3 della Legge n. 336/1970. Pure a lui giunga da parte di tutti un fervido augurio di una quiescenza serena.

In quiescenza si trova pure, dal 3 maggio 1973, l'Applicato Capo Zucchiatti Paolo, dell'Ufficio Personale Compartimentale. Auguri sinceri da parte dei superiori e dei colleghi, nonché da « Voci ».

● **Hanno finalmente** ottenuto il trasferimento, da lungo tempo desiderato, il Segretario Evangelista Antonio che ha raggiunto in data 15.5.1973 l'U.P.C. di Bari e l'Applicato Martini Annamaria che il 7.5.1973 è stata trasferita temporaneamente al Servizio Personale. Tanti auguri di buon lavoro nella nuova sede.

● **In data 8.5.1973,** all'età di 77 anni, è morta la signora Giovanna Gruden, madre dell'Applicato Capo Lansetti Dusan, del 2° Reparto dell'Ufficio Ragioneria. Al sig. Dusan porgiamo le sincere condoglianze degli amici e dei superiori.

● **Fabio Buonanno,** figlio del Segr. Sup. 1ª classe Aniello Buonanno, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, ha ricevuto dalla Cassa scolastica dell'Istituto « Guglielmo Oberdan » di Trieste un premio di merito. Il Buonanno, che frequenta la prima classe del liceo scientifico presso detto Istituto, ha meritato tale premio per esser stato promosso, l'anno scorso, con una media dell'otto, e per aver riportato, nel primo quadrimestre di quest'anno, delle ottime votazioni. Gli giunga, da parte di « Voci » e di tutti noi, un « bravo! » di cuore.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Lauree:** discutendo la tesi: « Demetrio Pianelli », « Una vita », « Senilità » con il Ch.mo Prof. Giorgio Pullini, si è brillantemente laureato in Lettere Moderne presso l'Università di Padova con 110 e lode, il figlio Livio del C. G. Sup. Marcello Liponi, Segretario della Stazione di Bolzano. Auguri al neo-dottore e felicitazioni vivissime ai genitori.

● **Onorificenze:** il Capo Stazione Sup. Ulderico Degano, titolare della Stazione di Terlano-Andriano, per i suoi particolari

---

IL Dr. VINCENZO PERA «MAESTRO DEL LAVORO»

Il dott. Vincenzo Pera, assunto in servizio nel lontano 1917 con una modesta qualifica del personale di stazione, è pervenuto a livello di funzionario percorrendo la carriera esecutiva e di dirigente dell'esercizio, dimostrando sempre grande laboriosità, spirito di sacrificio ed attaccamento al dovere ed espletando incarichi a livello nazionale ed internazionale con encomiabile impegno e notevole preparazione professionale. Sotto il profilo umano, come pure nei doveri ed impegni d'ufficio, si è sempre distinto per una esemplare condotta morale riscuotendo la stima dei superiori, colleghi ed inferiori.

Lasciato il servizio ferroviario nel 1962 per raggiunti limiti di età e di servizio egli è stato successivamente incaricato dal Provveditore agli Studi di Roma dell'insegnamento della ragioneria. Nel 1970, sempre per limiti di età, ha dovuto lasciare la scuola statale ed attualmente insegna in Istituti d'istruzione privati.

L'attività di questo fedele servitore dello Stato data, quindi, da ben 56 anni durante i quali ha sempre impegnato le sue migliori energie, operando nei rispettivi campi di attività con assoluta dedizione ed appassionato fervore. In riconoscimento della sua lunga ed esemplare laboriosità egli è stato insignito della « Stella al merito del Lavoro » con il titolo di Maestro del Lavoro. L'alta onorificenza gli è stata consegnata personalmente dal Presidente della Repubblica il 1° maggio u.s. nel Palazzo della Civiltà del Lavoro durante la cerimonia della festa dei lavoratori.

meriti artistici, organizzativi ed umanitari è stato recentemente insignito dell'onorificenza di «Cavaliere della Repubblica Italiana». Inoltre, insieme all'Ass. Dario Danieli, il Cav. Degano è stato premiato con medaglia e diploma di benemerenza a riconoscimento dell'attività AVIS. Le nomine a «Cavaliere» sono giunte gradite anche all'Op. Spec. Vinicio Lonardi, in servizio presso l'Officina Comp.le IE; al Segr. Sup. 1ª cl. Gastone Motterle del Reparto Ragioneria dell'Officina GR di Vicenza e al Segr. Sup. Lino Copelli, Segretario del Capo Ufficio Movimento. Le nostre più vive congratulazioni.

● **Verona P.N.:** Proveniente da Trento, ha assunto la titolarità il Cav. Aldo Visentin, Capo Stazione Sovrintendente. L'Ass. Staz. Dario Leso, è stato eletto, a larga maggioranza, Sindaco del Comune di Sommacampagna.

I nostri migliori auguri di buon lavoro.

● **Pensionati in festa:** In varie località del Compartimento fervono iniziative per festeggiare coloro che hanno raggiunto il traguardo della pensione. Nell'impossibilità di enumerarle tutte, segnaliamo le più significative:

A Bolzano, i colleghi della Stazione, hanno brindato per l'Aus. Staz. Maria Randi. Assunta nel 1942, per lunghi anni ha svolto il ruolo di centralinista con encomiabile zelo e gentilezza.

A Roverè della Luna, nelle vicinanze di Salorno, gli operatori IE, riuniti in simposio, insieme al Capo Tecn. Sup. Michele Di Mauro, hanno salutato il Tecnico IE Guido Mattedi.

A Vicenza, presso l'Officina GR, le maestranze con i dirigenti e gli impiegati e il Presidente del DLF, Cav. Ivone Carta, hanno stretto la mano in segno di stima e simpatia all'Ing. Luigi Biagetti, Capo dell'Officina, che ha lasciato la dirigenza per godersi il riposo elargitogli dall'art. 67 del DPR n. 748/72.

A Merano, presso la sede del DLF, i pensionati si sono ritrovati il 28 aprile: era presente il Direttore Compartimentale Ing. Aldo Gargiulo, particolarmente sensibile ai loro problemi.

Hanno lasciato il Deposito Personale Viaggiante di Vicenza i colleghi, Capo Treno Giuseppe Tonin e Cond. Ambrogio Steffan.

A Verona PV ha appeso il «berretto rosso», il Capo Staz. Sup. Salvatore Aquilina.

All'Ufficio Movimento, brindisi per i Commessi Luigi Righetti e Silvio Vantini, nonché per l'Applicato Capo Bruna Monari, a riposo dal 2 maggio.

A tutti il nostro particolare saluto.

● **Fiori d'arancio:** Il 3 marzo, l'Appl. Sten. De Micco Anna dell'Ufficio Personale Comp.le con l'Ass. di Staz. Bruno Veltri della Stazione di Verona PN;

il 18 marzo, l'A. macch. Roberto Pagliai del Deposito Locomotive di Bolzano con la Signorina Carmen Cunial;

il 7 aprile, il Guard. Denis Tedeschi del 9° Tronco Lavori di Carpi con la Signorina Maria Grazia Bante;

il 7 aprile, il Segr. Silvana Lucchini dell'Uff. Personale Com.le con il Sig. Giovanni Bonvicini;

il 24 febbraio, l'Op. Qual. Vittorio De Pasqual dell'Officina GR di Vicenza con la Signorina Franca Camerra;

il 23 aprile, l'A. Macch. Antonio Zanoni del Deposito Locomotive di Bolzano con la Signorina Franca Gobbo;

il 29 aprile, il Manovale Arialdo Presterà della Stazione di Verona PN con la Signorina Giuseppina Zoccatelli;

il 1° maggio, la figlia Christine del C.S. Titolare di Egna Termeno Sig. Peterlini Giovanni, con il Sig. Hans Joerg Varesco;

il 5 maggio, l'Op. Spec. Mucchietto Cesarino dell'Officina GR di Vicenza con la Signorina Adriana Mastrotto;

il 6 maggio, l'Op. Qual. Ottorino Calearo della 1ª Zona IE di Bressanone con la Signorina Gabriella Saggioro;

il 13 maggio, l'A. Macch. Bruno Falcomatà del Deposito Locomotive di Bolzano con la Signorina Bruna Manfredi.

● **Nascite:** Chiara al Guard. Danilo Odelti del 9° Tronco Lavori di Carpi; Federica al Cond. Giorgio Facchin del Dep. Pers. Viagg.te di Vicenza; Rosita all'Op. Qual. Filippo Campagna dell'Officina GR di Vicenza; Marzia all'Op. Qual. Ermido Vicari dell'Officina GR di Vicenza; Manuela all'A. macch. Mario Rizzi del Deposito Locomotive di Bolzano; Diego all'Op. Qual. Romano Cavinato dell'Officina GR di Vicenza; Andrea e Morena all'Aus. Viagg.te Vittorio Ambrosi del Dep. Pers. Viagg.te di Mantova; Michela al Man. Spec. Sergio Bagnara dell'Officina GR di Vicenza; Nicola all'Op. Arm. Gianluigi Roncolato del 17° Tronco di Thiene; Marzia al Man. Spec. Franco Giaquinto del 2° Tronco IE di Vipiteno; Zeno all'A. Macch. Valter Perinelli della Rimessa Locomotive di Trento; Elena all'Op. Qual. Antonio Boniotto dell'Officina GR di Vicenza; Igino al Man. Luigi Ravanini della Stazione di Verona PN; Valeria al Deviatore Ferruccio Fiocco della Stazione di Verona PN.

● **Tragico gioco:** A causa dello scoppio di residuati bellici è rimasto ucciso, l'8 maggio, il figlio Giovanni, di anni 13, del Deviatore Elio Erioldi in servizio presso la Stazione di Bolzano. Alla famiglia, così duramente colpita, le nostre condoglianze.

LOURDES

Visitate

LE GROTTE DI

BETHARRAM

FILATELIA

ITALIA

● Il Dr. Fattorossi, Direttore della Divisione «Servizi Filatelici» dell'Amministrazione delle Poste Italiane, ha mantenuto la promessa. Il giorno 26 maggio sono stati posti in vendita in tutta Italia, con una distribuzione capillare, i cinque valori componenti la serie «Salviamo Venezia». Per evitare accaparramenti del valore da L. 300 ne sono stati distribuiti agli sportelli dell'Ufficio Filatelico di Roma non più di 25 esemplari per ogni persona. Nello stesso giorno sono state timbrate con la data del 10 aprile 1973 tutte le buste presentate allo sportello.

● Il giorno 19 maggio, con un ritardo di oltre un mese sono stati posti in vendita i due valori componenti la serie dedicata al 75° anniversario della fondazione della «Federazione Italiana Gioco Calcio». La vignetta del valore da L. 25 rappresenta un campo di calcio, al centro del quale è posto, con forte risalto, un pallone. La vignetta del valore da L. 90 rappresenta, su uno sfondo verde a strisce alterne, il settore di un campo sportivo di calcio, in prossimità di una delle porte. Su di esso si stagliano le figure di tre giocatori alla conclusione di una azione di giuoco: un passaggio, uno scarto, il tiro in rete?; il portiere incorniciato dalla porta, si lancia in tuffo. Per evidenziare il susseguirsi dell'azione, il pallone è disegnato tre volte, nelle posizioni determinanti, ed il suo percorso è tratteggiato.

TIRATURA: quindici milioni di esemplari da L. 25 e otto milioni da L. 90.

● Il giorno 22 maggio è stato posto in vendita il francobollo da L. 25 celebrativo del Centenario della morte di Alessandro Manzoni. La vignetta, racchiusa da una cornice filiforme, reca al centro l'effige del Manzoni, tratta da un dipinto di Francesco Hayez, conservato presso la Pinacoteca di Brera a Milano.

TIRATURA: 15 milioni di esemplari.

● Il giorno 30 maggio è stato posto in vendita un francobollo commemorativo da L. 90 dedicato ad Andrea Palladio.

La vignetta rappresenta una veduta assonometrica della Villa Capra detta «La Rotonda» costruita dal Palladio sul monte Berico, nei pressi di Vicenza. Nel fondino appare una visione modernizzata dell'interno della cupola con lucernaio.

TIRATURA: otto milioni di esemplari.

VATICANO

● Il giorno 23 maggio è stata emessa una serie di francobolli per commemorare il centenario della nascita di S. Teresa del Bambin Gesù.

La serie si compone di tre valori che riproducono:

— Il valore da L. 25: la casa natale della Santa;

— Il valore da L. 55: il ritratto della Santa;

— Il valore da L. 220: la Basilica di Lisieux.

Tutti i francobolli nella fascia esterna della cornice recano la leggenda S. Teresa del Bambin Gesù e la dicitura «Poste Vaticane» e nella vignetta interna, in basso, a sinistra una rosa ed a destra l'indicazione del valore in cifre arabiche.

I francobolli sono stampati in calcografia con fondo rotocalcografico di diverso colore per ciascun valore.

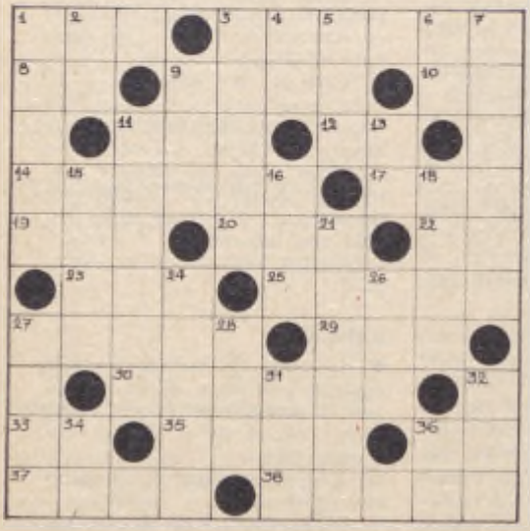
TIRATURA: 1.350.000 serie complete.

PICCOLA POSTA

Il collega Giordano di Roma ci ha chiesto se è possibile ammirare una serie di francobolli dedicata ai treni. Lo accontentiamo e riproduciamo la bellissima serie di quattro valori recentemente emessa dalle poste della Nuova Zelanda.

SORRIDA PREGO

Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 1) Patacca; 3) la bagna la Senna; 8) prepos. articolata; 9) coi... bisi; 10) congiunzione; 11) moneta giapponese; 12) adesso del poeta; 14) meno che conte; 17) è il medio quello di Dante; 19) metallo nobile; 20) misure di superficie; 22) Officine Meccaniche; 23) Ente assicuratore; 25) giaciglio fra gli alberi; 27) ingorde di... polli; 29) raganelle; 30) escono dal mezzo delle ruote; 33) Modena; 35) incontri di vocali; 36) prepos. artic.; 37) il maggior continente; 38) misure inglesi.

Verticali: 1) danza; 2) articolo spagnolo; 3) organo natante; 4) arsenico; 5) corso... cattivo; 6) Genova; 7) linguaggio; 9) colpevole; 11) meno crudele del sarcasmo; 13) sovrano; 15) atmosfera; 16) epoca; 18) prodotta dalla laringe; 21) regione italiana; 24) travaglio d'animo; 26) vanni; 27) nomea; 28) prefisso indicante sei; 31) pastore amato da Cibele; 32) forza latina; 34) metà d'un osso; 36) preposizione.

Cambio di consonante (6)

DORMIGLIONE!

Quando gli ultimi sogni impallidiscono
alle prime del dì timide faci,
cogliendo in fronte della gloria i baci,
ci... dormi su.

BOEZIO

Intarsio (xxxoxxxooox)

LACRIME DI COCCODRILLO

Si batte il petto, tutta infervorata,
ma il... discorso non torna: acqua passata!
E se qualcosa luccica per lei,
che sia oro colato non direi.

FRA DIAVOLO

Cambio di vocale (5)

UN TIPACCIO

Lo vediam terra terra, che l'onore
insidia del mortal, che lo calpesta;
appare sempre col cappello in testa
e molto spesso col veleno in cuore.

ALCEO

Sciarada alterna (xxooxxooooo)

Scendon svelti dai monti verso il piano
— e tra loro il più duro è quello armato! —
ma le accoglienze variano man mano,
dal freddo, al caldo, alla festosità.

BACCIO

Indovinelli

IL TROVIERO E' MIO ALLIEVO

Lo additiamo dovunque: in tante prove
la palma ha facilmente conquistato;
sfido!, son io che un giorno, con onore,
nelle competizioni l'ho lanciato.

MARIN FALIERO

COME COSTRUISCO L'INDOVINELLO

E' sol un lampo che istantaneamente
balena, vi dirò, non fo per posa,
poiché poi si riduce la questione
a sviluppare l'immaginazione.

IL MAGGIOLINO

PICCOLA ACCATTONA

Dove son dei passanti va aggirandosi
e chiede loro aita,
lei che s'accinge a misurar le innumeri
strettezze della vita.

IL VALLETTO

MIO PADRE M'ESORTA A LAVORARE

Pria che il sol faccia la sua apparizione,
mi segue sulla scala e con un fare
che un po' imperioso pare,
mentre non cela che un'esortazione,
all'opera m'invita ed all'azione.

IL FINANZIERE

M'HANNO VOLUTO MARITARE...

Dicevan che una buona compagnia
da ogni evento sinistro protezione
e un sicuro doman dato m'avria...
Me l'hanno fatta: ormai sono impegnata
per la vita e chi me l'ha combinata
di pretendere un premio ha l'intenzione!

TRAIANO

DIO E' MISERICORDIOSO

I fedeli nel bisogno
a Lui si rivolgono;
chi nello spirito vacilla
avrà in Lui un sostegno;
chi brancola nel buio
in Lui troverà la luce.

TACITO

UN AGENTE IN GAMBA

Prima di far carriera in borsa è stato
costretto a sopportare gli alti e i bassi
e a fare lunga coda fu obbligato,
ma fuori ormai fa salti, più che passi!

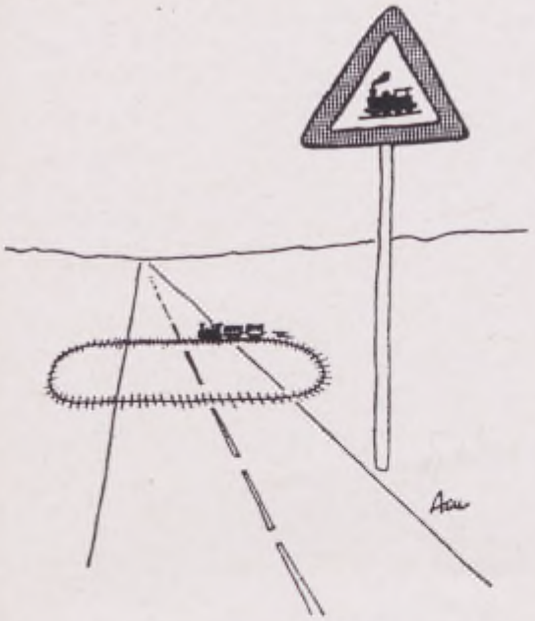
MISTIGRI'

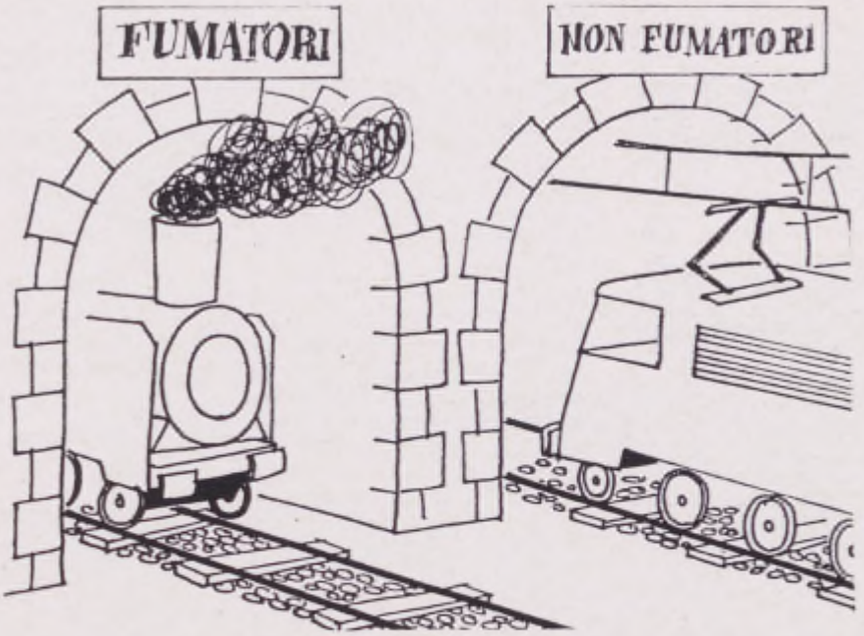
SOLUZIONI DEL PRESENTE NUMERO

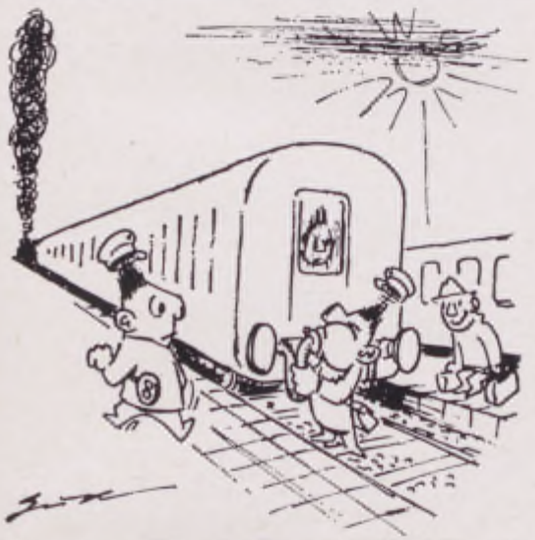
CAMBIO DI CONSONANTE: alBor/alLor.
INTARSIO: BIGIOTTeria (bigotta/ieri).
CAMBIO DI VOCALE: fAngo/fUngo.
SCIARADA ALTERNA: RicEVimenti.
INDOVINELLI: il quanto: la fotografia; la cinghia dei pantaloni: la nota «fa»; l'assicurazione: il lampione; il cangurO.
REBUS: prode G A; ribaldi N O = prode garibaldino.
REBUS: pira T; ama I'E SE = pirata maltese.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) Meo; 3) Parigi; 8) al; 9) risi; 10) ed; 11) ien; 12) or; 14) barone; 17) evo; 19) oro; 20) are 22) OM; 23) INA; 25) amaca; 27) faine; 29) ile; 30) assali; 33) MO; 35) iati; 36) ai; 37) Asia; 38) iards. **Verticali:** 1) mambo; 2) el; 3) pinna; 4) AS; 5) rio; 6) GE; 7) idioma; 9) reo; 11) ironia; 13) re; 15) aria; 16) era; 18) voce; 21) Emilia; 24) ansia; 26) ali; 27) fama; 28) esa; 31) Ati; 32) vis; 34) os; 36) ad.

REBUS (frase: 4.1.3.1.1.2 = 6.6) di Vago.

REBUS (frase: 5.1.1.7.1.1. = 5.11) di Vago.

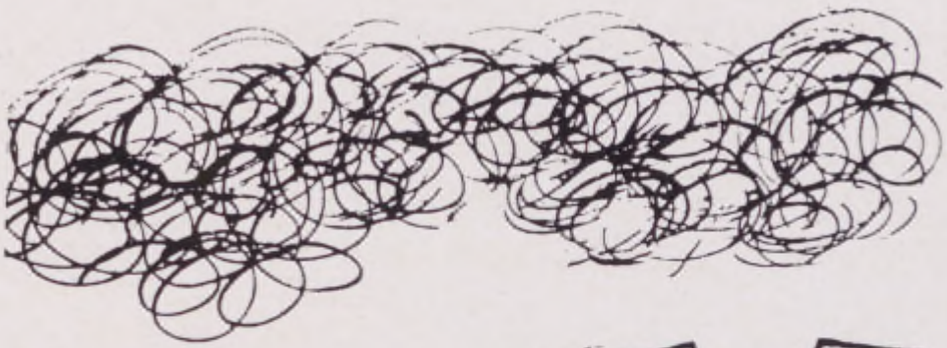


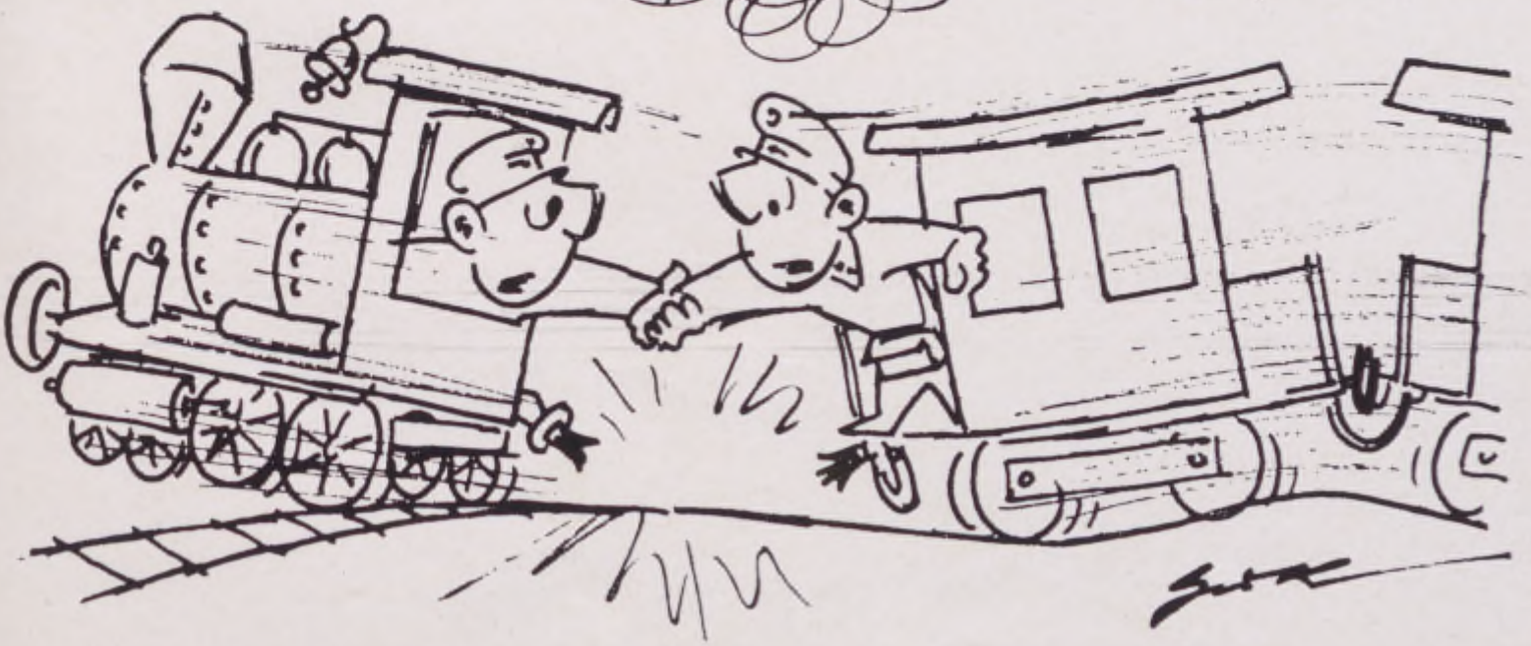




Non è così che si controlla il freno ad aria compressa.

Ancora qualche chilometro e siamo arrivati.





I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Luglio 1973 N. 7

Il dr. Mario Pellegrino, Capo dell'Ufficio Relazioni Aziendali e Direttore di « Voci della Rotaia » ha lasciato l'Azienda a seguito delle note disposizioni sull'esodo volontario. Da questo numero assume la Direzione di « Voci » il dr. Alberto Ciambricco che, come i lettori certamente ricordano, ha già ricoperto per lunghi anni l'incarico di Redattore Capo del nostro Periodico Aziendale.

Il commiato del nostro Direttore

QUANDO nel '56 assunsi la Direzione del Giornale Aziendale delle F.S., mi proposi, d'accordo con i collaboratori del Corpo Redazionale, alcuni obiettivi che mi apparivano degni: una linea improntata a dignità e a ripudio della retorica, una onesta apertura anche a civile dissenso, una buona informazione, una formula tecnicamente e editorialmente valida. Non sta a me (pur se tentato di azzardare un bilancio al momento di prendere congedo dai lettori, dal Giornale e dalla Azienda) giudicare se abbia tenuto fede ai propositi. Questo lavoro conserva sempre ampi margini di perfettibilità da lasciare comunque largo spazio a chi mi succederà nell'incarico.

Ai lettori vorrei dire grazie per l'attenzione con la quale hanno seguito « Voci », in particolar modo a coloro che con la critica l'hanno aiutata a progredire. Grazie ai collaboratori dei Compartimenti e del Corpo Redazionale, alla cui collaudata bravura il giornale resta affidato: e infine agli amici della « Vie du Rail » e della Stampa Aziendale Italiana, che ci hanno onorato della loro considerazione.

A tutti, per il loro lavoro e per i loro affetti, i miei auguri di ogni bene.

Mario PELLEGRINO

Senza retorica

CHI SCRIVE è stato con lui al giornale per oltre sedici anni, cioè dal primo giorno della sua nomina a Direttore, e si onora di essere stato suo collaboratore e di essere stato (e di essere) suo amico.

Questo, tra molte altre cose, significa che conosco la viscerale allergia del dr. Pellegrino per ogni forma di retorica: in questo caso, per le frasi fatte, per i saluti convenzionali, infiorettati dalla solita sfilza di aggettivazioni. E ad aggravare la situazione c'è il mio pudore istintivo e forse morboso verso i saluti e gli abbracci che rischiano di avere sempre e soltanto la prestabilita temperatura di circostanza.

Eppure devo dire che questo « esodo volontario » del nostro Direttore mi amareggia e mi sconcerta, forse anche perché mi pone bruscamente a tu per tu con un segno tangibile e sgradito del tempo che passa, della vita che cambia.

Lavorare insieme a un giornale non è facile. E' indispensabile costituire un diapason di sensibilità, una concordanza di prospettiva, di capacità critica, di gusto, che investe la impostazione di un articolo come il dosaggio di una notizia, la scelta di un titolo come la selezione di una foto.

Questo lavoro è, quindi, chiaramente, anche un modo per conoscersi. Ed è così che io ritengo di aver conosciuto l'« uomo » Pellegrino, di aver visto al di là del suo temperamento schivo fino a scoprirne una particolarissima disponibilità all'amicizia, alla comprensione, alla generosità: senza riserve, ma sempre con un fondo severo, vigile, responsabile. E di qui la sua serena intransigenza (forse talora fraintesa) verso ogni forma di favoritismo verso ogni forma di compromesso, che è il tratto saliente del suo costume. E per questo soprattutto lo ricorderemo, fedeli al suo insegnamento, coerenti con la sua linea di azione.

Noi della Redazione lo ringraziamo per quanto ha fatto per l'Azienda e per il giornale, gli stringiamo la mano con la stima e con l'affetto degli amici autentici che magari fanno forza all'emozione ma non cedono alle tentazioni della retorica.

Mario CASACCI

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

EX COMBATTENTE PERPLESSO

Spett.le Voci della Rotaia,

sono un ex combattente e beneficio della legge 336/1970 ma ho ancora dei dubbi. Esempio: quando nel foglio matricolare si trova la annotazione « campagne di guerra 1943, 1944, 1945 » l'interessato ha diritto a tre aumenti periodici pari cioè a tre scatti di stipendio anticipati?

L'applicazione dell'art. 2 dà diritto di beneficiare per la seconda volta degli aumenti periodici?

Chi si trova al vertice della qualifica (Manovratore capo, Deviatore capo, ecc.) di quale qualifica superiore beneficia?

L'art. 3 dà diritto di stabilire la data di collocamento a riposo?

Chi ha già goduto dei benefici dell'art. 1 e presenta domanda per l'applicazione dell'art. 2 rinunciando all'art. 3 deve farlo esplicitamente?

E' vero che per i dipendenti dell'Azienda Autonoma F.S. la data di scadenza è il 10 giugno 1975? I benefici degli articoli 2 e 3 possono essere chiesti in una sola domanda o debbono essere presentate domande singole?

Spero di avere i chiarimenti richiesti e ringrazio.

Giordano Olivetti - *Brescia*

● *Della legge 336 abbiamo parlato tanto ed in maniera sistematica che ci sembra impossibile che vi possa essere ancora qualcuno che non conosca le norme di applicazione. Comunque le riepiloghiamo per lei.*

1) *L'art. 1 dà diritto a tanti anni di maggiore anzianità nella qualifica ai fini economici quante sono le campagne, quindi per ogni due campagne uno scatto di stipendio.*

2) *L'art. 2, all'atto della quiescenza dà diritto a tanti scatti quante sono le campagne, oppure a tre scatti di stipendio, se più convenienti.*

3) *Per chi fa domanda di pensione anticipata l'art. 3 comporta il beneficio di una maggiore anzianità di 7 anni (o 10 anni se si tratta di Agente mutilato) ai fini della buonuscita; e tanti scatti di stipendio per quante sono le campagne o, se più favorevole il conseguimento del grado e dello stipendio superiori. (Nel caso in cui ci si trovi alla qualifica di vertice, si beneficia, ovviamente, degli scatti).*

I tre articoli sono cumulabili tra loro. La domanda occorre soltanto per l'applicazione dell'art. 1 e per essere posti in quiescenza anticipata (articolo 3). L'articolo 2 si applica di ufficio (senza domanda).

SCATTI RECUPERATI E NO

Egregio Direttore,

essendo la speranza dura a morire, la presente è un tentativo di chiarire una situazione che interessa molti agenti (nel presente caso Conduttori).

La domanda è questa: « La legge sul riassetto degli stipendi e carriera stabiliva inequivocabilmente che non venissero considerati i due

(continua a pag. 23)

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 7 - LUGLIO 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

In copertina: In treno sul mare.

Con la costituzione del nuovo Gabinetto Rumor il Dicastero dei trasporti e dell'aviazione civile è stato affidato all'on. Luigi Preti

Il nuovo ministro

L'on. Luigi Preti, è nato il 23 ottobre 1914 a Ferrara e risiede a Bologna. Dottore in giurisprudenza e in lettere, avvocato, libero docente in Istituzioni di diritto pubblico nell'Università di Ferrara. Il 2 giugno 1946 è eletto Deputato alla Costituente nella Circoscrizione di Bologna-Ferrara-Ravenna-Forlì.

Confermato Deputato al Parlamento per il Partito Socialista Democratico Italiano nella stessa Circoscrizione in tutte le successive elezioni.

E' stato Sottosegretario al Tesoro per le pensioni di guerra dal 1954 al 1957. Nel 1958 fu per la prima volta nominato Ministro delle Finanze, dicastero che tornò a dirigere anche in altri periodi (1968-1970). E' stato anche Ministro per il Commercio Estero, Ministro per la Riforma della Pubblica Amministrazione, Ministro per il Bilancio e la Programmazione Economica.

Nella presente legislatura è stato Presidente della Commissione Bilancio e Partecipazioni Statali. Dal 9 luglio è Ministro ai Trasporti e all'Aviazione Civile.

E' autore di numerose pubblicazioni: **Il Concetto di Status** (1942); **Il Governo nella Costituzione della Repubblica** (1954); **Le lotte agrarie nella Valle Padana** (1955), (premio Cortina Ulisse); **Diritto elettorale politico** (1957); **Giovinezza Giovinezza** (1964), (premio Bancarella); **I miti della razza e dell'impero** (1965); **I dialoghi della Nuova Frontiera** (1970); **Interpretazione di Dubcek** (1971); **Italia malata** (1972).

Nella sua lunga milizia di uomo politico e uomo di governo, l'on. Preti si è fatto universalmente apprezzare per la preparazione, l'impegno, il dinamismo, la forte personalità: e noi tutti ora sappiamo di poter contare su queste doti per la soluzione dei tanti problemi che urgono e per l'Azienda e per il personale tutto.

In questa certezza, porgiamo al nuovo Ministro il nostro caloroso saluto e il nostro più cordiale augurio di « buon lavoro ».

Il nostro benvenuto va anche ai nuovi Sottosegretari Senatore Cengarle (un gradito ritorno, il suo) e On. Masciadri.

Saluto all'on. Aldo Bozzi

L'on. Bozzi lascia il Dicastero dei Trasporti dopo un anno di intensa attività che, pur tra molte difficoltà riconducibili soprattutto alla situazione economico-politica che il Paese attraversa, gli ha consentito di impostare tutta una serie di programmi e di provvedimenti legislativi che hanno il merito primario di configurare concretamente una politica dei trasporti globale e integrata quale da anni si andava auspicando.

In questo quadro ricordiamo, in particolare, la istituzione della « Commissione Ministeriale di Coordinamento ».

A questa stessa prospettiva si è ispirata l'azione dell'On. Bozzi nel quadro dell'azione svolta in seno ai vari organismi internazionali CEE, CEMT, U.I.C.

Grazie alla sua azione costante e impegnata, le FS hanno ottenuto un finanziamento straordinario di 400 miliardi, per il cosiddetto « Piano Ponte »; cioè, la saldatura tra il Piano Decennale 1962-72 e il nuovo Piano Poliennale dell'ordine di 4000 miliardi — sottoposto all'esame del CIPE nel luglio dello scorso anno — per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria nazionale.

Molti dei gravi e impegnativi problemi del Personale FS hanno trovato — nell'arco dell'anno in cui l'On. Bozzi ha retto il Dicastero — adeguata definizione: e, al momento, solo pochi dei provvedimenti della prima « piattaforma rivendicativa » restano da approvare in sede legislativa.

Frequenti sono state le visite dell'On. Bozzi negli impianti, alle officine, ai depositi, nelle stazioni: visite che, mentre gli hanno consentito diretti contatti col personale, si sono spesso tradotte in efficaci interventi per il rapido avviamento a soluzione di problemi settoriali, in particolare di quelli riguardanti il miglioramento e la sicurezza dei posti di lavoro.

Durante la cerimonia del passaggio delle consegne al nuovo Ministro, l'On. Bozzi si è detto soddisfatto del lavoro compiuto nel nostro Dicastero: i ferrovieri gliene danno atto; come gli danno atto del fervido impegno e della profonda umanità a cui ha saputo improntare tutti i suoi rapporti col personale di ogni livello.

Gli giunga gradito il nostro caloroso saluto e il nostro augurio di ogni bene.

Il nostro fervido saluto di commiato va anche agli onorevoli Giglia, Valiante e Cottoni che, nel nuovo Governo, assumono l'incarico di Sottosegretario rispettivamente ai Dicasteri delle Poste, della Sanità, dei Lavori Pubblici.

Realizzate al 60% le opere in corso per la nuova direttissima

TRA UN GIORNALE E UN CAFFE' ROMA-FIRENZE

IL 15 SETTEMBRE 1875 con l'attivazione della Chiusi-Terontola, lunga 29 chilometri, veniva completata la linea Roma-Orte-Chiusi-Arezzo-Firenze, derivante dalla sutura di tronchi costruiti senza una visione d'insieme, dal 1859 al 1875, per il reciproco collegamento dei vari centri agricoli e commerciali esistenti tra la capitale dello Stato Pontificio e quella del Granducato di Toscana. Dall'orario del 10 gennaio 1876 risulta che si avevano a disposizione in entrambi i sensi otto treni « ordinari » viaggiatori, oltre due merci, e cinque « facoltativi » (militari e merci). Il diretto 2, uno dei più veloci, partiva da Roma alle 10,50 ed arrivava a Firenze alle 18,54, impiegando circa otto ore. Oggi il traffico di questa linea, che è inserita nella dorsale Milano-Napoli, raggiunge punte di oltre 200 treni al giorno ed è pari al 30% di quello dell'intera rete.

Il tracciato attuale, rimasto praticamente immutato dai tempi della costruzione, è caratterizzato da cinque anse di rilevante estensione alla altezza di Fara Sabina, Orte, Ficulle, Arezzo e Pontassieve, che determinano un allungamento del 35% rispetto alla distanza di linea d'aria fra i due capolinea, e da velocità variabili da 90 a 105 km/h su oltre il 45% della lunghezza per la presenza di curve di raggio ridotto. Esso costituisce pertanto una vera e propria strozzatura nei collegamenti ferroviari Nord-Sud, con pregiudizio soprattutto per il traffico merci. Questo, infatti, subordinato alle esigenze prioritarie di quello viaggiatori, subisce rallentamenti e soste con riflessi negativi sulla tempestività delle rese e sull'utilizzazione del materiale e del personale, e danno per l'economia nazionale.

Da studi tecnico-economici emerse quindi la necessità di un quadruplicamento, da concepirsi con i più moderni criteri strutturali, con notevoli accorciamenti di percorsi e con caratteristiche adatte alle alte velocità.

Il nuovo collegamento non sarà sostitutivo dell'attuale Roma-Firenze, ma costituirà insieme ad essa un sistema a quattro binari, prevedibilmente tutti banalizzati, interconnessi in otto punti, con circolazione regolata da un unico centro operati-

Mentre fervono i lavori sui tratti di linea già appaltati, si attende l'approvazione definitiva del tracciato tra Chiusi e Montevarchi

vo con l'ausilio di elaboratori elettronici che consentiranno di sfruttarne appieno l'elevata potenzialità. Tra l'altro sarà possibile, ad esempio, migliorare i servizi pendolari che, in prossimità di Roma e di Firenze, vanno assumendo una crescente e riconosciuta importanza, anche in relazione all'aumento della congestione del traffico sulle strade.

E' anche da rilevare che il quadruplicamento della Roma-Firenze si inserisce in un complesso di altri interventi intesi a potenziare l'intera dorsale Milano-Napoli. Tra questi sono già stati realizzati l'installazione del blocco automatico sulla Milano-Bologna ed il raddoppio della Roma-Cassino-Napoli, sono in corso di realizzazione il quadruplicamento della Prato-Firenze e della Milano-Bologna dal capoluogo lombardo a Melegnano, e l'elettrificazione della Roma-Cassino-Napoli a sussidio della linea Roma-Formia-Napoli ed il potenziamento dei nodi principali. Con gli ulteriori finanziamenti sono già previsti il proseguimento del quadruplicamento a sud di Melegnano e l'ulteriore potenziamento di vari nodi della dorsale stessa.

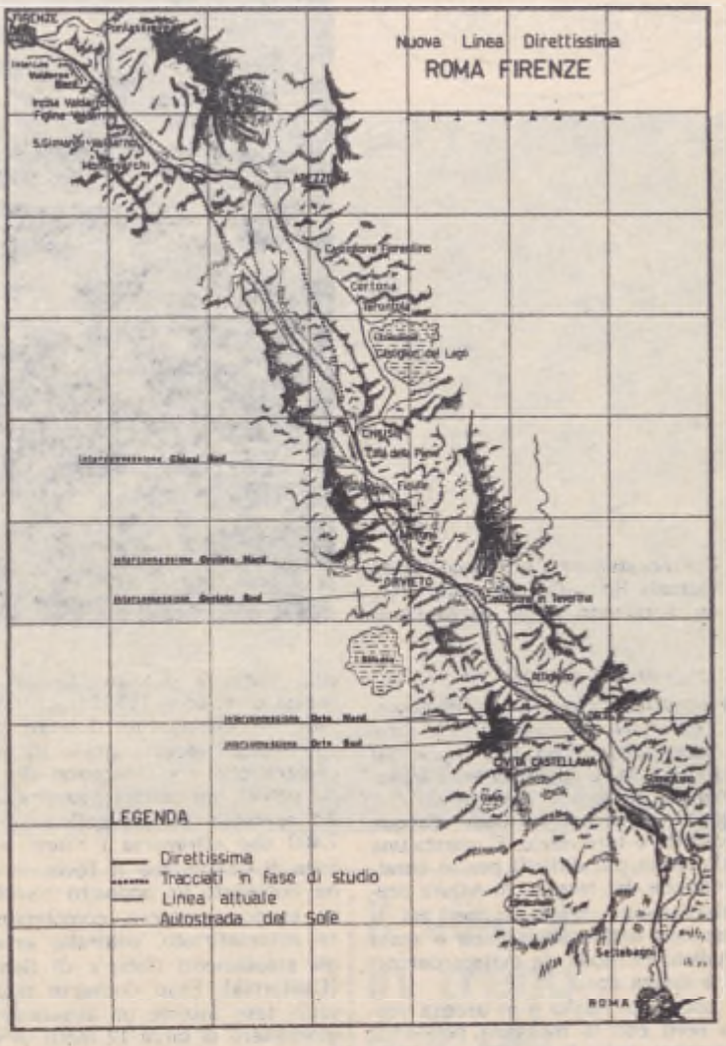
IL TRACCIATO DELLA NUOVA LINEA

La nuova direttissima avrà una lunghezza di 254 km., di cui 231 di nuova costruzione, contro i 314 dell'attuale tracciato, e consentirà velocità di 200-250 km/h, già raggiunte in prove su alcune linee della rete dai mezzi di cui le FS già dispongono (locomotive gruppo E444, elettromotrici ALe 601) e da quelli che saranno presto di normale dotazione (locomotive E666, in corso di sperimentazione; elettromotrici Ale 541, in corso di progettazione).

Il tracciato è stato studiato in funzione delle esigenze di un traffico misto di treni viaggiatori ad alta velocità e di treni merci relativamente lenti. Esso non avrà stazioni intermedie ma solo Posti di Movimento con doppie comunicazioni tra i binari di corsa, in media ogni 16 km. Le interconnessioni con la vecchia linea saranno, come già detto, in numero di otto, e non rappresenteranno intersezioni a raso. Quella di Orte-Sud, in particolare, verrà realizzata completamente in galleria.

La nuova linea sarà priva di passaggi a livello ed, in relazione alle particolari caratteristiche di velocità dei suoi treni, sarà recintata per impedire l'accesso ad estranei ed animali.

Le curve avranno un raggio minimo di 3000 metri. La pendenza massima sarà del 7,5‰ in galleria (ove è da compensare la resistenza addizionale dell'aria) e dell'8‰ allo scoperto, ad eccezione di brevi tratti dove tale valore è stato elevato all'8,5‰. Questi limiti rappresentano un soddisfacente compromesso tra la convenienza economica di limitare l'estesa complessiva delle gallerie e le esigenze proprie dei trasporti ad alta velocità. L'intervia è stato fissato in 2,56 m per limitare l'effetto delle sovrapressioni all'incrocio dei treni.



I VIADOTTI E LE GALLERIE

Notevoli, in relazione alle caratteristiche di velocità della linea ed alle caratteristiche orografiche delle zone attraversate sono, in numero ed in sviluppo chilometrico, le opere d'arte importanti. Esse infatti, tra viadotti e gallerie, hanno uno sviluppo pari al 45% dell'intera linea. I manufatti principali della nuova linea, realizzati con impalcati di cemento armato precompresso, saranno in numero di 325, per uno sviluppo di circa 30,6 km, pari al 13% della lunghezza della direttissima, ed il più importante sarà il viadotto sul fiume Paglia, che sarà pure il maggiore della rete italiana ed uno dei principali del mondo. Es-

(continua a pagina 6)

Nelle foto: in alto, le arcate centrali del viadotto sul Paglia (luce m. 50); a lato, i lavori in galleria.

Caratteristiche della linea

Lunghezza intera linea, circa 254 km; lunghezza linea nuova costruzione, circa 231 km; lunghezza vecchia linea, 314 km; pendenza max 7,5‰ in galleria, 8,5‰ all'aperto; raggio minimo curve 3000 m; velocità max 250 km/h; intervia 2,56 m; sopraelevazione max curve 125 mm; accelerazione centrifuga non compensata in curva (a 250 km/h) 0,85 m/sec²; numero di interconnessioni tra vecchia e nuova linea 8; viadotti (sviluppo complessivo) circa 30,6 km; gallerie (sviluppo complessivo) circa 74,5 km; elettrificazione 3000 V cc; alimentazione con sottostazioni da 2 x 5400 kW ubicate ad intervalli di 16 km circa; armamento con rotaie pesanti tipo 60 UNI. La linea sarà priva di passaggi a livello ed attrezzata con Posti di Movimento ubicati ad intervalli di 16 km circa.

DIRETTISSIMA ROMA-FIRENZE

Civitacastellana: in primo piano l'attuale Roma-Firenze, sullo sfondo il rilevato della nuova linea.

(continuazione da pagina 5)

so scavalca la zona nord di Orvieto, caratterizzata da calanchi che si estendono in tutta la piana del fiume Paglia, disposti quasi parallelamente tra loro o a raggiera, che danno origine a brevi corsi d'acqua a carattere torrentizio. E' questa una delle zone più difficili per le caratteristiche dei terreni, di natura prevalentemente argillosa, per cui il tracciato della nuova linea è stato studiato in modo da evitare percorsi a mezza costa.

L' opera sul Paglia è in ascesa verso nord con la massima pendenza ammessa sulla linea (8 per mille), sia per raggiungere la quota della valle del Chiani, più alta di quella del Paglia, sia per ridurre la lunghezza delle gallerie di valico comprese tra le due valli e consentirne la perforazione in condizioni meno difficili. Essa, interamente in cemento armato, ha uno sviluppo di 5.375 metri e comprende 210 luci, di cui 205 con ampiezza di 25 metri e 5 con arcate dell'ampiezza di 50 metri ciascuna per l'attraversamento del letto del Paglia. I primi 47 impalcati della parte sud del viadotto ricadono nel territorio del Comune di Orvieto; la parte centrale, comprendente le 5 grandi arcate e 92 impalcati, attraversa il territorio del Comune di Castel Viscardo, mentre i rimanenti 66 impalcati della parte nord ricadono nel Comune di Allerona. Il nuovo viadotto correrà a breve distanza dal «Ponte Giulio», eretto nel 1506 sotto il pontificato di Giulio II della Rovere, che sarà visibile assieme alla linea attuale dalla nuova direttissima.

Le gallerie saranno in numero di 31, con uno sviluppo complessivo di circa 74,5 km, pari al 32% dell'intera linea (circa 254 km), ed avranno sezioni maggiori di quelle normalmente adottate sulla rete FS. Tra di esse le più lunghe saranno quelle di Orte (9.317 m) che comprenderà anche un'interconnessione con la vecchia linea, e di San Donato nei pressi di Firenze (10.700 m). I metodi e le attrezzature di scavo presentano un elevato grado di meccanizzazione e si adeguano alla varia natura dei terreni incontrati.

Ad esempio, in una galleria di m 7.400 che attraversa i rilievi nella zona di Castiglione di Teverina viene impiegato un apposito complesso scudo-escavatore, completamente automatizzato, costruito presso gli stabilimenti Robin's di Seattle (California). Esso consente nell'attuale fase iniziale un avanzamento giornaliero di circa 12 metri di galleria, a tutta sezione e completa del rivestimento in conci di cemento armato prefabbricati, che verrà prevedibilmente elevato in futuro fino a 20 metri al giorno. Sono previsti l'illuminazione delle gallerie ed un impianto di prese di forza motrice per lavori di manutenzione.

LA SOVRASTRUTTURA E L'ARMAMENTO

L'esigenza di realizzare alte velocità in modo sistematico e senza dover restare soggetti a frequenti intervalli di manutenzione in esercizio, comporta la costruzione di un piano di piattaforma con elevate doti di stabilità. Tale risultato viene conseguito realizzando il corpo stradale con materiale selezionato e con strati superiori migliorati, atti ad un'uniforme ripartizione dei carichi e poco sensibile agli effetti dinamici. L'armamento sarà di tipo convenzionale, con rotaie pesanti 60 UNI (60,34 kg/ml) e traverse di cemento armato precompresso. Le comunicazioni saranno realizzate con scambi che consentono una velocità sul ramo deviato di 160 km/h; le interconnessioni con la linea esistente verranno invece realizzate con bivi costituiti da deviatoi che consentono una velocità sul ramo deviato di 100-120 km/h.

ATTREZZATURE ELETTRICHE, DI SEGNALAMENTO E BLOCCO

La nuova linea verrà elettrificata in corrente continua alla tensione di 3000 V, secondo il sistema generalizzato sulla rete FS. L'energia verrà fornita da sottostazioni ubicate in corrispondenza di ciascun Posto di Movimento, e quindi ad intervalli di circa 16 km, ciascuna delle quali sarà equipaggiata con due gruppi di conversione con raddrizzatori al silicio della potenza nominale di 5400 kW.

La linea di contatto avrà campate lunghe 60 m e sarà sostenuta da portali a traliccio di ferro zincato che consentiranno una maggiore distanza dei montanti dai binari ed un aumento dell'elasticità delle sospensioni e della rigidità dei sostegni delle sospensioni stesse. Per studiare il comportamento in esercizio di questo tipo di attrezzature, nuovo per le FS, è in corso la realizzazione di un tratto sperimentale da Ciampino a Colle Mattia (12 km) sulla linea Roma-Cassino, in vista della prossima elettrificazione di detta linea.

I segnali di linee saranno di tipo normale con preavviso ubicati ogni 5-6 km sia per il senso legale (circolazione a sinistra) sia per quello illegale (circolazione a destra). Il blocco sarà di tipo automatico con correnti codificate sui circuiti di binario della via. I quattro codici, normalmente adottati negli analoghi impianti della rete FS, saranno codificati su due frequenze in modo da costituire due gruppi: uno per la ripetizione a bordo sufficiente per i treni circolanti a velocità fino a 140 km/h e l'insieme dei due per velocità superiori.

ORGANIZZAZIONE DEI LAVORI E STATO DI AVANZAMENTO

Per la costruzione della nuova linea le FS hanno organizzato una apposita Direzione Speciale per la sorveglianza dei lavori e per la soluzione delle questioni tecniche ed amministrative. I lavori sono affidati a Consorzi di grandi Imprese appositamente costituiti mediante concessioni di sola costruzione che comprendono anche le espropriazioni e la progettazione esecutiva.

Questo tipo di organizzazione, nuovo per le FS, ha dato finora buoni risultati e consente un ritmo intenso nello svolgimento dei lavori, adeguato ai tempi tecnici programmati. Finora sono stati affidati cinque grandi lotti di lavori per la costruzione di 142 km di linea, per un importo complessivo di 166 miliardi di lire. Al momento le opere in corso possono considerarsi realizzate per il 60% circa. In particolare sui cinque lotti in costruzione sono stati scavati 30.000 metri di gallerie a doppio binario, pari al 57% del totale appaltato.

Le fondazioni e le pile di tutti i viadotti sono stati completati e sono in via di ultimazione gl'impalcati degli stessi che, pertanto, possono considerarsi realizzati nel loro complesso per l'82%. I rilevati sono stati realizzati per il 52% circa.

Sono invece ancora in corso di definizione i progetti relativi alle tratte Città della Pieve-Incisa (89 km) e Roma-Settebagni (16 km) ed alla penetrazione urbana di Firenze (7 km). La tratta Settebagni-Città della Pieve (120 km) verrà prevedibilmente attivata nel dicembre 1974 e consentirà un parziale alleggerimento della vecchia linea nella zona dove presenta le caratteristiche meno favorevoli.

Quando la nuova linea sarà attivata per intero si avranno riduzioni dei tempi di percorrenza da Roma a Firenze di 87-88 minuti primi per i treni rapidi e di 82 primi per i treni direttissimi effettuati con materiale ordinario. Si avrà anche una riduzione di 25' sulla relazione Roma-Ancona, che utilizzerà la nuova linea tra Roma e Orte.

Renzo MARINI

Traffico '73 andamento favorevole

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

PER LE FS il 1973 sta andando in modo abbastanza favorevole. Notevoli incrementi sono da registrare, infatti, sia nel trasportato che negli introiti.

Nel settore viaggiatori, la tendenza positiva del primo trimestre, rispetto al corrispondente periodo del '72, ha trovato conferma in aprile. In questo mese, difatti, nei confronti dell'aprile dello scorso anno, sono stati registrati aumenti del 2,05% nel numero delle persone trasportate, del 6,82% nei viaggiatori-km (il che sta a dimostrare un sempre maggiore uso del treno per i viaggi a media e lunga distanza) e del 13,19% nei relativi introiti della gestione.

In pratica, i biglietti staccati sono stati 31.572.465, i viaggiatori-km assommano a 3 miliardi 100 milioni, gli introiti della gestione hanno superato i 23 miliardi e mezzo di lire.

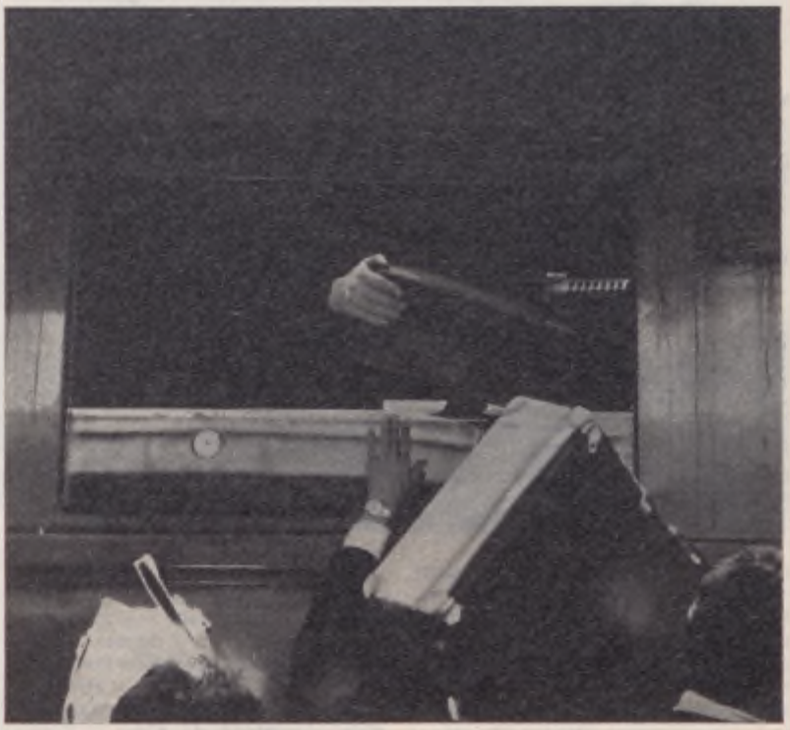
Nel settore merci, a una flessione delle tonnellate trasportate (—3,29%), pari a 4.726.497, hanno fatto riscontro maggiorazioni sia nelle tonnellate-km (+1,14%), pari a 1 miliardo 520 milioni, sia negli introiti (3,27%), che si aggirano intorno ai 20 miliardi di lire.

Per il trasporto merci, è evidente che si tratta di sintomi di ripresa, anche se non hanno riflessi sul dato statistico globale a causa del forte calo nelle spedizioni ferroviarie di ortofrutticoli e di agrumi verificatosi nel Compartimento di Palermo.

Dell'andamento del traffico, altri aspetti di rilievo sono rappresentati dagli aumenti nei settori dei bagagli ordinari (0,12% nelle tonnellate e 0,05 nei relativi introiti), dei magazzinaggi (10,22% negli introiti), delle autovetture al seguito dei viaggiatori (14,12% nel numero e 55,39% negli introiti) e degli automezzi traghettati da e per la Sardegna (13,50% nella quantità e 29,90 negli introiti).

Quanto al servizio di navi traghetto tra il Continente e la Sicilia, per le note agitazioni sindacali del personale di bordo, sono state registrate le flessioni dell'8,07% nel numero degli automezzi traghettati e del 18,57% nei relativi introiti.

S. A.



Tra cinque anni il controllo automatico della circolazione

UNA COMMISSIONE costituita dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato ha elaborato un piano per realizzare, nell'arco di un quinquennio, la regolazione automatica della marcia dei treni sulle principali linee e sui nodi più importanti della Rete delle F.S.

La Commissione, che ora sta esaminando le relative conclusioni, ha in pratica formulato un vasto programma di interventi da portare a termine nel quadro del prossimo Piano Poliennale.

Il programma, oltre agli interventi tecnici veri e propri, prevede un affinamento dell'organizzazione per mezzo di nuove unità organiche centrali e periferiche che saranno addette allo specifico settore dell'elaborazione elettronica applicata all'esercizio ferroviario.

Un'estesa applicazione delle tecnologie più avanzate renderà possibile da un lato l'ammodernamento degli impianti e la modernizzazione dei sistemi di esercizio e dall'altro l'adozione di metodi di lavoro più razionali ed efficienti. Sulla base delle previsioni che al momento è dato di fare, si ritiene che, con i fondi del futuro Piano Poliennale, potranno essere attuati sia interventi di tipo tradizionale, come il blocco automatico, la ripetizione in macchina dei segnali della linea e gli apparati centrali elettrici a itinerari, sia applicazioni avanzate per il controllo e la regolazione di linee e di nodi ferroviari mediante i metodi della cibernetica e con l'impiego di elaboratori elettronici.

Sempre con i fondi del Piano Poliennale si prevede ancora di avviare, a partire dal prossimo anno, l'estensione degli impianti di telecomando su circa 1.500 chilometri di linee a semplice binario esercitate col sistema della dirigenza centrale o locale.

L'Azienda ferroviaria ha anche posto allo studio due esperimenti di controllo della circolazione sulle linee che dovranno durare circa tre anni e saranno effettuati sulla Bologna-Parma e sulla Roma-Formia. Lo scopo di questi esperimenti — per i quali verranno costituiti altrettanti nuclei operativi rispettivamente a Bologna e a Roma — è quello di acquisire conoscenze e di formare pratica nel settore dell'automazione applicata all'esercizio delle linee ferroviarie ad intenso traffico, nonché di ricavare dati ed elementi utili sulla effettiva rispondenza dei metodi di automazione al miglioramento delle condizioni di circolazione dei treni.

E' prevista una fase iniziale durante la quale verranno fornite ai dirigenti centrali e locali — mediante appositi terminali video — tutte le informazioni inerenti la marcia dei convogli come i numeri di identificazione, i punti di posizione sulla linea oppure in stazione, gli eventuali ritardi o interruzioni di binario. Successivamente si cercherà di ottenere, sia pure gradualmente, la completa automazione delle varie fasi del processo di regolazione del traffico. In sostanza, si tratterà di portare l'elaboratore a operare a livello decisionale attuando le scelte opportune in caso di conflitto di situazioni anormali già inserite nel programma di calcolo.

Per quanto riguarda le linee, si ritiene che entro il 1975 sarà possibile disporre degli elementi occorrenti ai fini della regolazione automatica per mezzo di elaboratori, mentre per i problemi di applicazione di questo tipo di regolazione del traffico ai nodi ferroviari è all'esame la possibilità di effettuare appositi esperimenti presso il Compartimento di Genova.

M. Pi.

Il viaggio in treno è il più sicuro

LO AFFERMANO le statistiche. E' infatti il risultato di un'indagine svolta dall'UIC, che il viaggio in treno è il più sicuro. Secondo la rilevazione, al riguardo effettuata, il numero dei viaggiatori vittime di incidenti ferroviari nel periodo 1960-1971 è stato pari allo 0,44 per miliardo di viaggiatori-chilometro.

Da un'analoga statistica riguardante gli incidenti aerei, fatta di recente su scala mondiale (con esclusione dell'URSS, della Cina e di un altro ristretto numero di Paesi) risulta che nel settore dell'aviazione civile le vittime sono state, nello stesso arco di tempo, 3,6 per miliardo di viagg.-km.

Per quanto riguarda le statistiche sulle vittime della strada, esse sono ovviamente assai meno precise, per l'incertezza relativa al chilometraggio percorso da ciascuna automobile e al numero delle persone trasportate. Comunque, secondo dati attendibili, sempre su scala mondiale e nello stesso periodo di tempo, le vittime della strada dovrebbero ammontare a non meno di 40 per miliardo di viagg.-km.

S.A.

"Treno + Jet": definito il progetto

LA COMMISSIONE tecnica mista per il collegamento ferroviario tra Roma e l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, istituita lo scorso anno e composta da tecnici delle Direzioni Generali delle FS, della MCTC e del Coordinamento, oltreché di rappresentanti della Regione Lazio, della Provincia e del Comune, ha in questi giorni concluso i lavori predisponendo una relazione. Com'è noto, la Commissione era stata incaricata di preparare la progettazione esecutiva, tra Roma Ostiense e l'aeroporto, di tutte le opere necessarie a mettere in grado l'infrastruttura ferroviaria esistente di funzionare come collegamento rapido metropolitano con il « Leonardo da Vinci ».

La relazione è stata predisposta anche sulla base di una vasta documentazione a carattere previsionale da cui emerge che nel 1985 non saranno meno di 80 mila le persone che ogni giorno giungeranno a Fiumicino e si dirigeranno, la maggior parte, verso Roma, compresi, beninteso, tutti coloro che lavorano nell'ambito dello scalo. Ed è anche per tener conto di ciò, pare che la Commissione abbia previsto per i collegamenti partenze a intervalli costanti da 3 a 6 e a 10 minuti per le ore di maggior movimento.

Il terminal di Roma-Ostiense, presso il quale il Comune ha programmato un grande parcheggio, consentirà coincidenze sia con la stazione Termini, sia con le linee esercitate su strada. I 26 chilometri del percorso da Ostiense a Fiumicino verranno coperti dai convogli a velocità commerciale oscillante fra gli 85 e i 100 km-h. I treni, formati da elettromotrici, saranno composti ciascuno da 3 a 9 elementi, ognuno dei quali capace di 200 posti.

In quanto al tracciato, il progetto prevede (come abbiamo avuto modo di illustrare a suo tempo, ma qui è il caso di ripeterlo brevemente per comodità del lettore), dopo la partenza da Roma Ostiense, l'instradamento lungo l'attuale linea ferroviaria di Pisa — sistemata secondo criteri analoghi a quelli per l'esercizio di metropolitane —, l'utilizzazione della linea, a doppio binario ed elettrificata, che va da Ponte Galeria sino a Porto e la costruzione di un tronco di raccordo tra Porto e il « Leonardo da Vinci ». Il raccordo tra la stazione di Porto e l'aeroscalo rappresenta l'opera più importante del progetto, che prevede, tra l'altro, l'eliminazione degli attuali passaggi a livello e la recinzione dell'infrastruttura ferroviaria. Il costo complessivo viene indicato intorno ai 10 miliardi di lire, di cui 5 (per l'eliminazione del P.L. e la recinzione) a carico dell'Azienda FS e da inserire nei programmi del Piano Ponte di 400 miliardi, e gli altri 5 (per il raccordo Porto-aerostazione) a carico dei fondi a disposizione dell'Aviazione Civile per il piano generale degli aeroporti.

E' appena il caso di sottolineare che il problema dei collegamenti tra città e relativi aeroporti è comune in tutto il mondo. Attualmente, hanno allo studio o in fase di esecuzione opere per collegamenti ferroviari con i rispettivi aeroscali le città di Roma, Chicago, Los Angeles, San Francisco, New York-Newark, Parigi-Orly (con l'aerotreno Bertin), Filadelfia, Toronto, Amsterdam-Schiphol, Milano per Linate e Malpensa. A tutte è comune, infatti, l'altro problema, quello fondamentale: di rendere, cioè, più celeri tali collegamenti. Per quanto riguarda Roma, l'obiettivo è di impiegare quindici minuti per andare in treno all'aeroporto di Fiumicino e non più ore, su strada, se non addirittura mezze giornate quando il traffico raggiunge le punte massime.

Ed è questo quarto d'ora il tempo previsto nella progettazione per l'importante opera, per il cui compimento — qualora non debbano verificarsi rallentamenti burocratici e amministrativi — viene indicato il 1975, essendo giudicato sufficiente un biennio per l'esecuzione delle opere necessarie.

S. A.

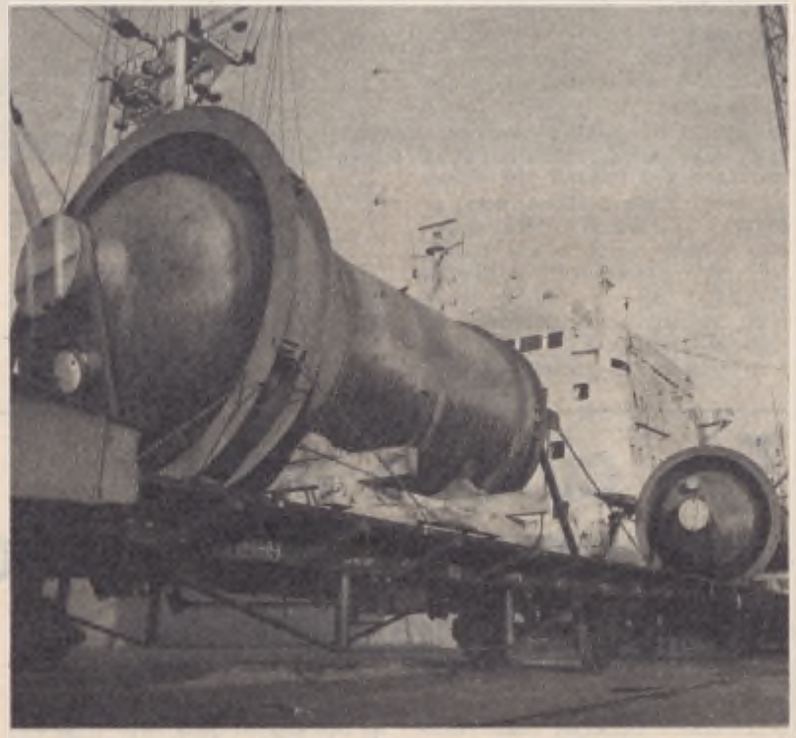
I "Binomi di carico" a scuola

Si sono riuniti a Roma, nei giorni scorsi, i « binomi di carico » di tutta la Rete per un corso di aggiornamento organizzato dal Servizio Materiale e Trazione ed affidato all'ing. Mangoni. Con il termine «binomio di carico» vengono indicati i due agenti che in ogni Compartimento sono incaricati di fornire indicazioni, consigli ed informazioni per una migliore utilizzazione del materiale da carico e per la circolazione di veicoli speciali. I due agenti, designati dai Servizi Trazione e Movimento, collaborano, per quanto riguarda i contatti con gli utenti, con i consulenti del traffico dipendenti dagli Uffici Commerciali.

Più che di un corso di aggiornamento si è trattato di un incontro tra agenti che svolgono un identico lavoro, in condizioni, però, spesso diverse e con differenti difficoltà. E' stato così possibile uno scambio di esperienze, particolarmente importante in un periodo come l'attuale in cui le tecniche del trasporto sono in continua evoluzione e le prescrizioni per il carico soggette a continui aggiornamenti che non sempre hanno carattere di tempestività.

Al corso seguiranno altre giornate di studio e, in periferia, verranno organizzate riunioni per istruire gli Assistenti di Stazione ed i Verificatori che nel settore del carico dei veicoli hanno compiti di particolare importanza.

Franco DELLI CARRI



Più tre all'U.I.C.

NELLO scorso giugno, il Comitato di Gerenza dell'Organizzazione ha infatti approvato l'adesione di altri tre soci, tra i quali di particolare spicco quella della « Alaska rail road », rete direttamente amministrata dal Ministero Federale dei Trasporti degli Stati Uniti.

Sono così salite a 83 le reti aderenti all'UIC.

Indubbiamente, è questa una conferma dell'interesse con cui ovunque (all'UIC aderiscono reti ferroviarie di tutti i cinque Continenti) si guarda all'attività della più qualificata organizzazione di trasporto che esiste al mondo.

Nella stessa seduta, il Comitato di Gerenza ha approvato anche un «piano direttivo delle ferrovie europee per il futuro ».

Il Piano, di fondamentale importanza per lo sviluppo dei trasporti su strada ferrata, individua le grandi arterie internazionali sulle quali verranno effettuati interventi con carattere di priorità, allo scopo di fronteggiare adeguatamente la domanda di trasporto di passeggeri e di merci prevista per i prossimi anni.

Allestimento di nuove linee ad elevatissimo potenziale e ad alte velocità, come la direttissima Roma-Firenze; grandi opere di superamento degli ostacoli naturali, come il tunnel sotto la Manica e quello di base del San Gottardo; perfezionamenti agli impianti ed al materiale rotabile: queste le direttrici fondamentali sulle quali si concentrerà l'azione delle Amministrazioni ferroviarie d'Europa.

Il programma, in pratica, risponde — come è stato chiarito al termine della riunione — alla necessità di sviluppare congrui investimenti, divenuti assolutamente indispensabili dato il continuo sviluppo del traffi-

I raccordi ferroviari europei

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

PRESSO la sede della Confederazione dell'industria, che rappresenta l'utenza italiana, è stata tenuta l'annuale Assemblea dell'Association Internationale des Usagers de Embranchements Particuliers (AIEP) che riunisce, nell'ambito dell'Europa, i proprietari e gli utenti di raccordi ferroviari.

Alla riunione, presenti i delegati delle associazioni nazionali del Belgio della Francia, della Germania, del Lussemburgo, della Svizzera e dell'Italia, è intervenuto il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato Ing. Bordoni, il quale, nella sua qualità di Presidente di turno dell'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), ha tenuto a sottolineare i rapporti che uniscono le Aziende ferroviarie europee ai proprietari e utenti di raccordi ferroviari. Successivamente, illustrando il punto di vista dell'amministrazione ferroviaria italiana sui più attuali problemi che si dibattono nel settore dei raccordi privati, l'Ing. Bordoni ha posto in evidenza l'azione di incentivazione che da tempo stanno conducendo le Ferrovie dello Stato allo scopo di inserire nel quadro dello sviluppo della rete raccordata un maggiore avvicinamento delle fonti di produzione al trasporto ferroviario. A questo riguardo, per dare un'idea della rilevanza che questo tipo di infrastruttura ha nel settore del sistema dei trasporti merci su rotaia, sembra sufficiente indicare che in Italia l'estensione dei raccordi è pari a 4.000 chilometri, rappresentando così un quarto dell'intera Rete F.S. Inoltre, il movimento globale si aggira sui due milioni di trasporti l'anno.

M. Pi.

Scuola Polfer: quasi un "College"

L'UNICA scuola italiana di polizia ferroviaria è a Bologna. Proprio in questi giorni se ne è inaugurata la nuova sede, ampliata e abbellita al punto da farci dubitare, nel definirne le caratteristiche, se collocarla nel tipo usuale sebbene «di modello» delle scuole-caserma o non piuttosto avvicinarla al genere — a noi certo meno familiare — del college di concezione americana.

Nel corso della cerimonia inaugurale, cui erano presenti, fra le altre autorità, il Vice Direttore delle FS, dott. Panicelli, il Direttore compartimentale di Bologna, ing. Samoggia, e il Vice Capo della Polizia, dott. Calabrese, è stato ricordato dal Vice Questore Pirella, che dirige il Centro, come la Scuola iniziasse la sua attività nel 1961 nella vecchia sede del Posto Polfer di Bologna Ravone. Erano allora disponibili soltanto 70 posti, assolutamente insufficienti per le necessità di polizia ferroviaria. Nel 1970, mediante un'intesa tra il Ministero dell'Interno e l'Amministrazione ferroviaria, venne impostato il problema dell'ampliamento del Centro di addestramento, la cui costruzione è stata di recente completata.

La nuova Scuola potrà ospitare, oltre naturalmente al personale, 170 allievi che saranno impegnati in cinque ore di lezione e due di studio libero al giorno, nell'apprendimento di normali materie didattiche, di servizi e tecnica di polizia ferroviaria, servizio viaggiatori, trasporto merci, armamento ferroviario e delle altre nozioni che permettono a ciascun agente di operare nell'ambiente delle ferrovie con decisioni autonome.

S. A.

co ferroviario, dopo più di un secolo di attività sulle relazioni principali. E' stato, comunque, fatto notare il carattere moderato di questo programma, rispetto a quelli riguardanti altri tipi di trasporto. In effetti, esso non rappresenta che 6.000 km circa di nuove linee e 14.000 km di linee esistenti da perfezionare, considerando l'intera Europa. Tra l'altro è previsto lo sviluppo delle relazioni ferroviarie già esistenti con l'Asia via Medio Oriente e Unione Sovietica, nonché con i paesi del Maghreb.

Il Comitato di Gerenza, parallelamente, ha preso cognizione dei primi risultati degli studi dedicati più specificatamente a determinati assi fondamentali europei ed ha espresso parere favorevole per la loro realizzazione. Si tratta di documenti che rappresentano un apporto altamente qualificato delle Ferrovie allo sviluppo generale del trasporto in Europa e che saranno trasmessi ai Ministri dei Trasporti di tutti i Governi Europei, oltre che agli Organismi internazionali interessati.

Rinviata — invece — ogni decisione in materia di aggancio automatico. A questo proposito — rilevato come il lancio dell'importante operazione sulle reti europee dell'UIC sia di sua competenza — il Comitato di Gerenza, tenuto anche conto dell'opinione di un certo numero di tali reti, ha ritenuto che l'introduzione dell'aggancio automatico debba formare oggetto di un accordo interstatale a livello governativo.

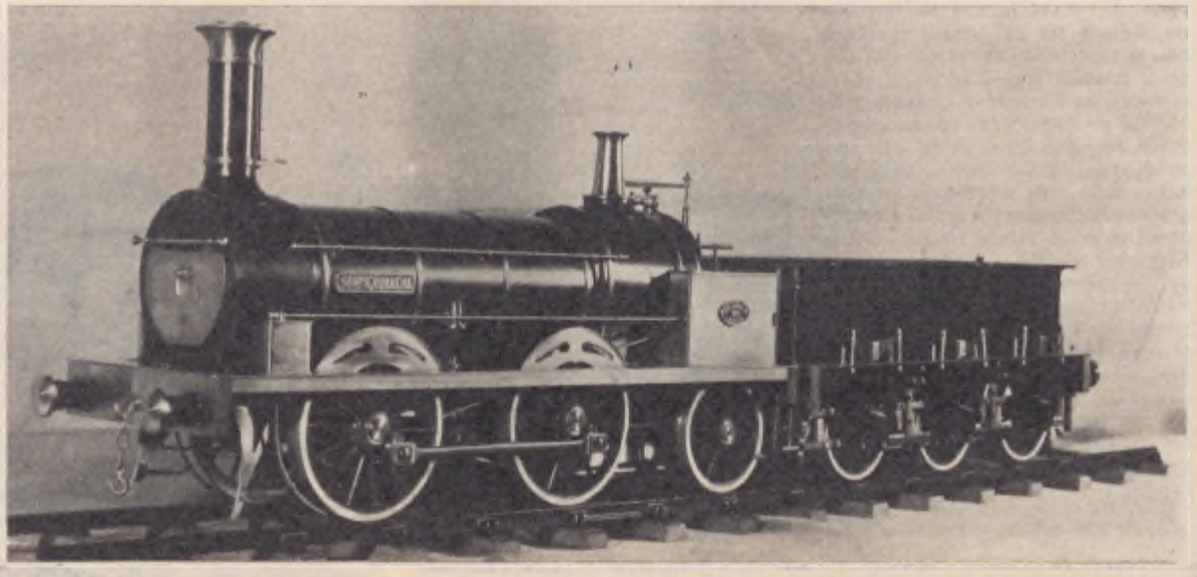
Questo avviso sarà portato a conoscenza degli organismi interessati, ed in particolare dell'OSJD e della CEMT.

Rilevato che il calendario d'introduzione previsto dal gruppo comune UIC-OSJD (inizio dell'operazione: 1981; fine: 1985) non potrà essere rispettato, il Comitato di Gerenza ha chiesto ai Governi interessati di rinviare l'inizio dell'operazione al 1985, restando inteso che la durata del periodo di transizione sarà opportunamente ridotto.

G. C.

Elogio del fermodellista

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese



NAPOLI, *giugno*

IL FERMODELLISMO ha senz'altro un lato patetico. Potrebbero farlo credere la sofferta passione, in apparenza infantile, di avere, di possedere, determinati cimeli, e l'amore a volte eccessivo per la locomotiva e il mondo che le fa da corona. Al contrario, si dovrà constatare, nei migliori che si dedicano a questa attività, la cura encomiabile del particolare, la profonda professionale applicazione. Tutte qualità che, trasferite sul piano di una conoscenza più vasta ed elevata, in qualche caso a livello culturale, fanno sì che non si possa più parlare di semplice hobby, di dopo-lavoro, tanto meno di pretesto per impegnare il cosiddetto tempo libero.

Traguardo raggiunto attraverso un cammino che non di rado ha dovuto incontrare l'incomprensione dei non addetti ai lavori. Mentre all'estero — il confronto sale spontaneo — si era da tempo all'avanguardia, con una fattiva partecipazione alla vita pubblica e privata (in Inghilterra e in Francia tutta una particolare attività artigianale e editoriale fa capo al tema «treno»), grazie pure alle combinate intese fra enti fermodellistici e amministrazioni ferroviarie. Ma finalmente siamo arrivati anche noi ad una schiarita, che da qualche anno sembra mantenersi felicemente costante.

I fermodellisti italiani presero il via a Bologna nel 1948, riunendosi in associazione e dando vita alla rivista *Ferrovie*. Nel '51 nasceva l'altra rivista dal nuovo esplicito titolo di *Fermodellismo*, mentre a Genova si teneva il primo convegno. Quasi una prova generale di quello internazionale che l'anno seguente avrebbe visto affluire anche gli italiani nella città renana di Rüdesheim. Ancora a Genova viene deliberata nel 1953 la costituzione di una Federazione Italiana Modellisti Ferroviari, e sempre nella stessa città prenderà il via nel 1954 l'Unione Europea delle Associazioni Fermodellistiche, ed avrà insieme inizio l'adozione ufficiale delle norme europee per il materiale fermodellistico.

Quel 1954, va aggiunto (e spiace che quasi tutti l'abbiano dimenticato), vide pure la sistemazione di un Museo Ferroviario, a cura delle FS, in alcuni ambienti posti sotto la galleria di testa della stazione di Roma Termini. In seguito, per varie cause, il Museo verrà chiuso, mentre una parte del materiale emigrerà a Milano, ad arricchire il nascente Museo della Scienza e della Tecnica, che oggi può vantare, come era nelle legittime aspettative dei patiti della rotaia, una grandiosa sezione ferroviaria con rotabili al vero, anch'essi ceduti in «prestito rinnovabile» dalla nostra Azienda.

Negli anni seguenti nasceranno altri sodalizi di fermodellisti, di Amici della Ferrovia, si svolgeranno nuovi congressi, si riuscirà a «monumentare» vecchie locomotive, per la gioia dei piccoli, la compiaciuta contemplazione dei grandi. Senza parlare di quei saluti «all'ultimo vapore», crociere compiute lungo itinerari poco battuti, su convogli d'altri tempi trainati da gloriose vaporiere, salvate in tal modo da immeritata demolizione. Una inziativa che ha finito per interessare le stesse agenzie di viaggio.

Di fronte al cammino compiuto, si potrebbe azzardare che forse sono stati proprio loro, questi uomini di buona volontà e in prima fila i Briano, i Gino Bechi, con la loro ingenua tenacissima passione, a fiancheggiare, e in certo modo quasi a preparare la «ripresa» delle FS, che una efficacissima campagna pubblicitaria, oltre i progressi effettivamente compiuti, ha ricondotto di recente alla simpatia degli utenti del trasporto ferroviario. Se ne è avuta indiretta conferma nella prima Mostra Ferroviaria Storico-Modellistica, con la quale il Gruppo Fermodellistico della Campania ha voluto festeggiare i suoi vent'anni di vita, e ospitata nientemeno che nel Palazzo Reale di Napoli.

Ai piedi del gigantesco salone d'onore l'ufficio postale con lo speciale annullo, poi, nei corridoi dei piani superiori, le varie sezioni nelle quali la Mostra stessa è articolata. Quella storica, iconografica e documentaria, riguarda le ferrovie in generale e le italiane in particolare. Napoli non dimentica di aver dato vita alla prima linea della nostra rete, la Napoli-Portici, nel 1839, e due noti dipinti di Salvatore Fergola stanno lì a testimoniarlo. Un'altra sezione vede esposte apparecchiature reali FS, e il simulatore di guida costituisce un'originale attrazione per i ragazzi. Ma è la parte riservata al modellismo che prevale, quella dedicata alle opere di abilissimi tecnici e artigiani, appartenenti a tutte le classi sociali, che ricostruiscono in miniatura in eccellenti modelli funzionanti, gli oggetti della loro passione.

Sono arrivato a Napoli con un'ora di ritardo, a causa dell'incidente avvenuto nei pressi di Torricola. E penso ai giocattoli, ai treni dei grandi, e ai relativi problemi che investono l'attività presente e la futura programmazione delle ferrovie italiane; al problema della sicurezza, sempre più strettamente connesso alle alte velocità, che esigono armamento e impianti elettronici adeguati. Altre esigenze nascono invece dagli indirizzi di base della politica comunitaria, come l'aggancio automatico, e poi i lavori in corso, i raddoppi da terminare, la direttissima Roma-Firenze che avanza; e i «pendolari», i collegamenti *intercity*, la containerizzazione, e il maggiore inserimento delle nostre regioni meridionali nelle direttrici del traffico internazionale.

Preoccupazioni che la bella Mostra napoletana ha rammentato e attenuato, al tempo stesso, col vantaggio di saperci sempre mantenere, fiduciosi e divertiti, in un ridente ambito ferroviario.

Livio JANNATTONI

IL MARE NON BAGNA GENOVA

NELLO scompartimento il caldo comincia a farsi sentire; il treno fila nella canicola lungo la costiera tortuosa, entra ed esce dalle gallerie con sferragliamenti da finale di grande orchestra. Ci deve essere un batterista impazzito nascosto da qualche parte. Siamo in Liguria, davanti ai nostri occhi appaiono e si dissolvono i panorami di questa regione marinara dove le ville e gli alberghi risalgono le chine dei monti e borghi e castelli stanno arroccati tra il verde. Lungo la costa sfilano paesi da cartolina illustrata e termitai di cemento armato, spalliere purpuree di buganvillee e aride pietraie, vellutati arenili e banchi di scogli, « yacht » da nababbi e gommoni proletari, ville miliardarie e villette medio-borghesi. L'estate arde nel cielo, c'è aria di festa in questi paesaggi visti e perduti nella corsa del treno. Le interminabili fasce urbane, l'insensata « colonizzazione » non hanno rubato alla riviera ligure tutto il suo fascino; e forse a notte sulle spiagge deserte le sirene fanno ancora il girotondo. Il treno viene ingoiato da una galleria, procede un po' nel buio e s'arresta; qualcuno dice che è stato azionato il freno d'emergenza, ma non è vero, il convoglio riprende subito la marcia. Basta però questo piccolo incidente a far scattare qualche cosa dentro di noi, a riportarci indietro con la memoria agli anni della guerra e ad un racconto di Arturo Tofanelli, « Treno estivo », che descrive un viaggio proprio su questa stessa linea. Nel racconto dell'autore toscano, il treno si blocca all'uscita di una galleria, perché è stato azionato il freno d'emergenza. Qualcuno dice che Genova è sotto un bombardamento aereo. La notizia è falsa. A tirare il campanello d'allarme è stato un ragazzo che, compiuto il gesto inconsulto, si è dato alla fuga. Il padre lo cerca angosciato e a lui s'uniscono altri passeggeri che, senza tener conto degli avvertimenti dei ferrovieri, scendono dal treno, escono dalla galleria, camminano sulla massicciata. E' un luogo solitario, stupendo, a picco sulla battigia. Tra le onde si vede nuotare a larghe bracciate il ragazzo del treno che non ha saputo resistere al richiamo del mare e non ha esitato a troncare il suo viaggio e quello degli altri. Un gesto estremo, non certo lodevole, che però scarica la tensione di tutti e, riportato al clima oppressivo della guerra, potrebbe essere interpretato come una ribellione dell'inconscio collettivo contro il folle autoritarismo bellicista.

Finito il nostro viaggio in Liguria, al momento di mettere ordine negli appunti presi per tracciare un atlante della situazione e delle future prospettive dei trasporti marittimi e terrestri gravitanti sulla regione, è tornato ad affacciarsi alla memoria, per la seconda volta, il racconto di Tofanelli. E sarà forse per questo che, dovendo parlare del porto di Genova, ci vien fatto di cominciare il discorso dal momento in cui il nostro maggiore scalo risorse dalle terribili distruzioni arrecategli dai bombardamenti marittimi ed aerei. Nel 1945, il quadro non avrebbe potuto essere più fosco. Novecento navi di ogni tipo giacevano nei fondali paralizzati da centinaia di mine magnetiche; quattro chilometri di banchine polverizzate; gli edifici portuali, i magazzini e i bacini di carenaggio distrutti o gravemente lesionati; gli impianti meccanici e le attrezzature inutilizzabili per l'85 per cento. Gli impianti ferroviari di raccordo avevano sofferto danni dell'ordine del 40 per cento del loro potenziale. Tuttavia la ricostruzione cominciò subito e fu portata avanti vigorosamente, tan-

to che già nel 1949 il traffico portuale aveva raggiunto il livello prebellico. Le statistiche degli anni successivi attestano un'ininterrotta « escalation » che fece dimenticare le medie più lusinghiere dell'anteguerra. In parallelo con l'incremento del traffico marittimo, le ferrovie realizzarono un potenziamento infrastrutturale e dei servizi che non occorre rievocare nei dettagli, come non occorre ricordare il viadotto di Recco (forse l'infrastruttura più fotografata d'Europa), ardita ed elegante opera d'ingegneria ferroviaria che simboleggia e riassume lo sforzo di ricostruzione delle nostre ferrovie.

Ma veniamo senza altri indugi alla situazione odierna e cerchiamo di cogliere l'ampio respiro, la complessa realtà del nostro principale emporio marittimo dove arrivano e partono mille navi il mese e dove a perdita d'occhio alberi e fumaioli s'intrecciano con la selva delle gru, mentre i rimorchiatori e i bastimenti dialogano a colpi di sirena. Davanti alla costa di Multedo è entrata da poco in esercizio la grande isola metallica per l'attracco delle superpetroliere; è in corso il prolungamento verso levante della diga foranea che difenderà l'avanporto destinato ad accogliere un grande bacino di carenaggio. Nell'insieme si ha un'impressione di vitalità e di operosità che le statistiche confermano. Il 1972, pur essendo stato caratterizzato da alternative di depressione e di ripresa, si è chiuso in vantaggio rispetto all'anno precedente. L'aumento complessivo è stato del 3,2 per cento. L'incremento delle merci in colli e a numero è stato dell'8,7 per cento (allo sbarco) e del 7,1 (all'imbarco); il movimento degli oli minerali registra un aumento del 2,8 per cento. Solo nello sbarco delle rinfuse c'è una flessione, ma di lieve entità (0,4 per cento). Nel favorevole andamento delle merci in colli e a numero, un ruolo determinante va riconosciuto alle navi-traghetto e ai containers che nel 1972 hanno assorbito rispettivamente il 38 e il 18,5 per cento del traffico globale, segnando così un ulteriore aumento rispetto alle percentuali dell'anno precedente (34 e 17 per cento). Converrà dunque soffermarsi un poco su questi che si sogliono chiamare traffici « specializzati » e che costituiscono un momento importante di una più ampia evoluzione tecnologica del trasporto marittimo. Ad essa si accompagna (sia detto qui per inciso) una razionalizzazione ed automazione dell'attività portuale con conseguente riduzione del fabbisogno della manodopera che solo mediante l'acquisizione di nuovi traffici non si tradurrà in disoccupazione o sottoccupazione.

Fino al 1967, anno in cui per iniziativa d'armatori privati, cominciarono ad apparire sui mari le prime navi-traghetto, il cabotaggio veniva disimpegnato da scalcinate carrette, più adatte a creare suggestive atmosfere alla Jack London o alla Conrad che a svolgere un servizio efficiente. A fare le cose sul serio, cominciò una società armatoriale privata che varò due navi, divenute in seguito cinque e poi nove. Oggi tra armamento privato e pubblico si contano cento traghetti (79 misti, passeggeri e merci, e 21 merci). Per comprendere l'utilità dei servizi marittimi di cabotaggio, un esempio giova più di un lungo discorso. Un autotreno caricato con 300 quintali di merce e condotto da due autisti che s'alternino alla guida correndo da matti, va da Milano a Palermo in 48 ore. Teoriche, perché di norma ce ne vogliono parecchie di più, fino a sessanta. Se lo stesso autotreno lo imbarchiamo a Genova su una nave-traghetto giunge a Palermo in 36 ore; è sufficiente un solo autista che arriva a destinazione fresco e riposato; non c'è usura di pneumatici e di parti meccaniche del mezzo; si evitano la congestione e gli incidenti della strada. Nonostante che questi ed altri vantaggi militino a suo favore, la flotta di cabotaggio non beneficia davvero di un trattamento privilegiato: pochissimo spazio sulle banchine, tariffe e costi indiretti in continuo aumento, impossibilità di operare in qualsiasi orario, ecc. Insomma, della alternativa offerta dalle navi-traghetto si è tenuto scarsamente conto. Si è insistito e s'insiste nell'attuazione di una colossale rete autostradale che richiede in media investimenti di 800 milioni il chilometro. E' ovvio che l'utilità di un'autostrada trascende le possibilità pure e semplici di trasporto che essa offre, tuttavia può essere egualmente istruttivo il considerare che una buona nave-traghetto (4.000 tonnellate di stazza) costa circa tre miliardi e mezzo, cioè una somma che consente di costruire appena quattro chilometri e rotti d'autostrada. E una nave da 4.000 tonnellate può compiere anche venti volte il mese il tragitto Genova-Palermo, smaltendo volumi di traffico elevatissimi. In proposito, occorre dire che, nel porto di Genova, oltre al già ricordato 38 per cento delle merci in colli, le navi-traghetto, sempre nel 1972, hanno assicurato un movimento di 800 mila passeggeri. Passiamo ora ai containers e al ruolo che essi vanno assumendo nel maggiore emporio commerciale italiano, come d'altronde negli altri porti del mondo. Non tutti sanno che, all'inizio del secolo, un italiano, un ferroviere, l'ing. Forlanini, fu inascoltato profeta in patria delle « casse mobili », che conobbero migliore fortuna all'estero. Così noi oggi applaudiamo i contenitori, convinti che siano stati partoriti dal fertile ingegno di qualche « testa d'uovo » anglosassone, mentre si tratta, in un certo senso, di un cavallo di ritorno. Non solo fra nave e treno, ma anche fra treno e camion, i contenitori possono contribuire a quel coordinamento sul quale oggi tanto s'insiste. Il ciclo è questo. I camion raccolgono le mille spighe di merce che fanno il grande covone e lo portano ai treni che, a loro volta, lo portano alle navi. Queste ultime lo trasferiscono su sponde lontane dove lo ricevono altri treni e poi ancora i camion per la minuta redistribuzione. Nel 1969 arrivò a Genova il primo treno containers proveniente da Milano, in coincidenza con l'attracco di una nave portacontenitori dell'« American Export Isbrandtsen ». Nello stesso anno fu istituita una linea settimanale transoceanica della « Sea-Land » che avrebbe assicurato l'arrivo di 15 mila containers l'anno. Previsioni che si sono avverate e che anzi, in certi casi, sono state sopravanzate dalla realtà. Al di là della Lanterna, i grandi piazzali attrezzati sono zeppi di contenitori bianchi e argentei (come oggetti lunari) arrivati a Genova dall'Australia, dagli Stati Uniti, dal Giappone. Le gru a ponte li abbrancano e li trasferiscono sui treni e sugli autocarri. Il primato di Rotterdam (200 mila contenitori l'anno) sembrava tabù, ma Genova sta compiendo una rimonta spettacolare (127 mila nel 1971, 160 mila nel 1972). Nei trasporti marittimi internazionali, ci si sta avviando sempre più verso l'impiego delle supernavi da duemila contenitori, le quali però per essere redditizie devono ridurre al minimo la sosta nei porti che costa in media un milione il giorno. Da qui la necessità d'infrastrutture e in particolare di approdi attrezzatissimi; da qui la necessità d'efficienti collegamenti con l'entroterra. L'esigenza di adeguare la ricettività del porto della Lanterna all'espansione del traffico (non solo quello containerizzato) si è posta ormai da molti anni. E' stato studiato e messo a punto un progetto per la creazione di uno scalo satellite a Voltri. Di questo progetto (spiace il dirlo) si cominciò a parlare nel 1963. Quattro anni dopo, con la legge n. 1251 del 20 dicembre 1967 vennero emanate le norme di attuazione del Piano regolatore generale del bacino di Voltri. Successivamente è stato predisposto un aggiornamento del primo progetto, il cosiddetto Piano 1968, articolato in due fasi. La prima dovrebbe concludersi entro dieci anni con la realizzazione di un nucleo operativo comprendente la banchina di riva per i containers, la darsena riservata ai traghetti ed un grande attracco per le merci di rinfusa. La seconda fase, per la quale non sono state ancora stabilite precise delimitazioni temporali, dovrebbe concludersi con la costruzione di due moli, nonché della parte di ponente del bacino. Circa le comunicazioni entroterra, il Piano 1968 prevede l'allacciamento degli impianti ferroviari da installare a Voltri con la rete esterna mediante due raccordi, rispettivamente a levante e a ponente della Genova-Ventimiglia, ed un altro raccordo con la succursale dei Giovi (Genova-Mignanego-Ronco-Arquata). Per i trasporti stradali, premesso che lo scalo satellite dovrebbe avere due varchi doganali, il primo verrebbe collegato all'attuale svincolo dell'autostrada Genova-Savona mediante viadotto sormontante la sede ferroviaria; il secondo varco verrebbe in-

I TRASPORTI NELLA REGIONE LIGURIA

vece collegato con la via Aurelia. Questo, per sommi capi, è il Piano 1968 che però ha un valore (come dire?) platonico, considerato che mancano i soldi, le « palanche », per realizzarlo. Le sole opere previste nella prima fase, escluse quelle ferroviarie, richiedono già una spesa di cento miliardi e non si vede da quale cappello a cilindro di prestigiatore potrebbero venir fuori. I primi tre miliardi finora erogati sono stati impiegati per l'avvio della costruzione della diga foranea, per i primi espropri parziali e per i sondaggi dei fondali. Il secondo Piano azzurro, che prevede uno stanziamento di 160 miliardi per interventi a favore dei principali porti nazionali, riserva appena 15 miliardi alla prosecuzione dei lavori di Voltri. Con 15 miliardi che si può fare? Del bersaglierismo senz'altro, delle alchimie all'italiana pure, ma non molto di più. Una proposta di legge di finanziamento presentata nel 1971 da un gruppo di parlamentari liguri si è perduta nei meandri di Montecitorio. In conseguenza, diventa arduo sperare in un rapido e razionale progresso dei lavori appena avviati. Il nostro maggior porto può attendere. Il suo potenziamento non interessa gran che la programmazione nazionale; quasi si potrebbe dire che il mare non bagni più Genova. Questi ritardi e queste contraddizioni potrebbero essere superate mediante una chiara politica portuale, senza la quale rischia di cadere nel vuoto anche l'ambizioso progetto d'integrazione dei porti liguri di cui molto si parla e che è stato al centro di un dibattito ad alto livello svoltosi nel marzo scorso con l'intervento dei presidenti delle Regioni Liguria e Lombardia, esponenti della Regione Piemonte ed altre Autorità. Costituire un fronte unico delle tre regioni del triangolo industriale, rafforzare il sistema portuale ligure coordinandolo con i più importanti scali nazionali, per fare di Genova il grande porto dell'Europa meridionale, sono questi i tratti salienti di un vasto disegno che, se realizzato, potrebbe costituire un polo d'equilibrio nei confronti dell'Europa del Nord dove si sta formando un solo organico sistema portuale che coordina tutte le attività di trasporto marittimo e fluviale intorno al fulcro di Rotterdam. Diventerà Genova il baricentro della strategia dei trasporti marittimi meridionali, o si tratta invece di aspirazioni e di speranze destinate a restare nel libro dei sogni? Azzardare un pronostico sarebbe impossibile, tuttavia una buona dose di scetticismo sembra purtroppo inevitabile.

Ma è tempo d'occuparci in maniera diretta delle ferrovie che su queste colonne c'interessano più da vicino. Abbiamo già detto quanto è previsto, per i collegamenti di Voltri con l'entroterra, dal Piano 1968. Tenendo conto delle indicazioni di questo documento, a livello compartimentale F.S. sono stati maturati alcuni orientamenti al fine di soddisfare le esigenze di traffico, sia del porto maggiore che del suo futuro scalo sussidiario. In questa prospettiva, si vorrebbe addivenire alla costruzione di una linea direttissima di terzo valico da Genova ad Arquata e alla realizzazione del collegamento in galleria fra il bacino di Voltri e le tre linee di valico dei Giovi. E' evidente, sotto l'aspetto funzionale, la complementarietà delle due opere che (stando ad una prima stima) richiederebbero un impegno finanziario dell'ordine rispettivamente di 112 e 49 miliardi. Questo progetto viene a riconfermare la preminente e tradizionale preoccupazione di assicurare il celere flusso e deflusso dei traffici che gravitano sul nostro maggiore emporio marittimo. Abbiamo detto « tradizionale », perché non a caso la prima linea ferroviaria della Liguria (posta in esercizio agli albori della vaporiera) servì proprio ad unire il porto di Genova a Torino, all'epoca capitale del Regno d'Italia. Un'altra realizzazione (che è stata già avviata nel contesto del Piano dei 400 miliardi e sarà completata col Piano poliennale, anche se i dettagli non sono stati ancora definiti) si riconnette, pur nei suoi limiti, ad una delle esigenze più avvertite nel momento attuale, cioè la creazione di reti regionali che disimpegnino il servizio viaggiatori pendolari, e in genere locali, sottraendoli alla congestione delle grandi arterie. In questo quadro s'iscrive il « passaggio » sotterraneo a doppio binario tra Genova Sampierdarena e Brignole, secondo un tracciato che, per segmenti di linea, è così

schematizzabile: Sampierdarena, imbocco galleria S. Lazzaro bassa; galleria di Lazzaro bassa; binari marginali dello scalo di S. Limbania; galleria S. Tommaso che dovrebbe essere ampliata o raddoppiata affiancando un secondo tunnel a quello già esistente e ad esso collegandolo mediante un « camerone » d'interconnessione. Contemporaneamente dovrebbe essere costruita, a servizio dei treni locali, una stazione sotterranea attigua a quella di Principe. L'ultima parte del tracciato risulterebbe costituita dalla vecchia galleria Traversata, dal bivio omonimo sino a Brignole. L'impegno finanziario è dell'ordine di 12 miliardi, ma si tratta sempre di previsioni di larga massima. Qualora venisse ritardata l'esecuzione dei lavori interessanti la galleria S. Tommaso e la nuova arteria sotterranea attigua a Principe, potrebbe essere istituita, come ripiego temporaneo, una fermata in corrispondenza del giardino di Palazzo Doria, a servizio della zona di Principe.

Sempre al fine di migliorare i trasporti pendolari e di costituire i primi elementi di una rete regionale, è stato prospettato il quadruplicamento del tratto Genova-Sestri.

Questo rapidissimo accenno ai servizi locali ci offre l'occasione per dire anche dei veicoli leggeri che li disimpegnano e che stanno dando ottima prova. Si tratta di complessi semibloccati (elettromotrici ALe 803 e rimorchi Le 803) che, a seconda della necessità, possono essere formati da due o più elementi, fino a nove che è il limite massimo consentito. I servizi pendolari della Grande Genova vengono disimpegnati da questi convogli che effettuano anche dei collegamenti (da un lato fino a Savona e dall'altro fino a Sestri Levante) d'indubbia importanza turistica, pur nei limiti regionali.

Più a lungo dobbiamo soffermarci su quella che è la spina dorsale del sistema ferroviario ligure e, al tempo stesso, una delle linee fondamentali a livello europeo, la Ventimiglia-Genova-La Spezia. Essa si estende su 241 chilometri, dei quali 151 da Ventimiglia a Genova Principe e i restanti da qui a La Spezia. Per la precisione occorre dire che, prima di toccare il confine con la Toscana, residuano ancora una ventina di chilometri. Il tracciato è sinuoso, conformemente al profilo della costa, privo di lunghi rettilinei che consentano velocità elevate. I limiti massimi sono dell'ordine di 90-100 chilometri e 110 per il materiale leggero. Dopo la soppressione (1967) nel tratto Savona-Ventimiglia della trazione con c.a. trifase, tutta la linea La Spezia-Ventimiglia è elettrificata con corrente continua a 3 kV. Tra La Spezia e Genova Brignole e tra Sestri Ponente e Ventimiglia, l'esercizio av-

viene col blocco elettrico manuale; nel tratto residuo col blocco automatico. Anche coloro che poco conoscono i problemi ferroviari hanno inteso parlare del « binario unico » e sono pronti a deplorare questo brutto anacronismo della strada ferrata ligure. Pochi però hanno una cognizione sia pure superficiale delle difficoltà che s'incontrano per impiantare vie di comunicazione in questa regione stretta fra mare e montagne. Le opere che nel corso dei secoli l'hanno modificata potrebbero essere paragonate senza troppa enfasi alle imprese più gloriose e sofferte del lavoro umano, quali la costruzione delle Piramidi, le deviazioni dei fiumi, ecc. In Liguria, all'asprezza del rilievo s'accompagnano la natura insidiosa del terreno, il regime irregolare delle acque interne e, sulla costa, l'azione demolitrice del mare. La costruzione di una linea, sia sulla costa che a monte, è perciò opera di lunga lena realizzabile solo con grande perizia tecnica, sacrifici e rischi d'ogni genere. Abbiamo sott'occhio uno studio del dottor Zocca e del dottor Coppola che hanno compiuto ricerche geologiche e geotecniche sul tratto Savona-Finale Ligure dove, come noto, sono in corso i lavori di raddoppio. Ci limitiamo a poche citazioni. Dopo aver detto che l'abbandono della sede costiera (a Bergeggi e a Varigotti) ha reso necessaria la costruzione di tre gallerie, quella di Monte Mao tra Vado Ligure e Spotorno e quelle di San Giacomo e San Bernardino tra Spotorno e Finale, gli autori scrivono: « Le incertezze sulle caratteristiche strutturali della regione comportano notevoli perplessità circa le condizioni di lavoro in galleria in quanto la possibile presenza degli scisti permiani al disotto dei calcari potrebbe far temere, in quest'ultima formazione, l'esistenza di una falda freatica che verrebbe intercettata durante i lavori di scavo. La presenza dell'acqua, in quantità più o meno abbondante, è comunque da temere in ogni caso... particolari precauzioni dovranno essere osservate anche durante lo scavo nelle filladi in quanto questi materiali, eterogenei e talvolta alterati in diversa misura, potranno provocare improvvisi spostamenti con possibili venute d'acqua. Come per la regione circostante, i terreni e le rocce che più da vicino interessano il tracciato della ferrovia, presentano anch'essi una situazione variabile che impone particolare attenzione... ». Parole illuminanti nella loro sobrietà disadorna. Se avessimo a disposizione lo spazio sufficiente, ci piacerebbe rifare la storia della linea La Spezia-Ventimiglia e documentare quanto lavoro umano essa è costata e ancora costa. Possiamo comunque farcene un'idea considerando ciò che è stato fatto e ciò che rimane da fare. Va premesso che da La Spezia a Varazze la linea è già a doppio binario, diventa a semplice binario da Varazze a Loano dove comincia nuovamente il binario doppio che non giunge però oltre Albenga; qui riprende il binario unico che si prolunga fino ad Ospedaletti dove la linea torna ancora una volta a duplicarsi per raggiungere il confine di Ventimiglia. Presentemente, i lavori di raddoppio interessano la tratta Savona-

I TRASPORTI NELLA REGIONE LIGURIA

COMPARTIMENTO DI GENOVA

Personale in servizio (n. agenti)	10.987
Estensione della linea (chilometri)	490
Treni/chilometro	13.707.358

Finale Ligure e Varazze-Savona. Alla prima abbiamo già accennato, rimane da dire della seconda. A Varazze è in funzione la nuova stazione che si colloca, per così dire, tra il passato e il futuro, tra la linea doppia spostata a monte proveniente da Genova, e quella vecchia che, ritornando sulla costa, prosegue verso Savona e Ventimiglia. La duplicazione in corso implica, tra l'altro, l'apertura all'esercizio della stazione di Savona Mongrifone (ora disabilitata) in luogo della Savona-Letimbro. In questo quadro, si dovrà provvedere anche alla conversione in corrente continua delle linee afferenti da Torino e da Alessandria, ora in esercizio con corrente alternata trifase.

La conclusione dei lavori di cui abbiamo parlato non varrà a sanare tutti i mali né a porre fine alle annose vicissitudini della linea di Ponente. Rimangono ancora parecchi chilometri da raddoppiare. Solo la serie d'interventi prevista dal Piano Poliennale dovrebbe servire a mettere fine a tutte le deficienze strutturali, sia con la completa duplicazione, sia con lo spostamento a monte del tracciato ferroviario, laddove il cambio di sede risulti vantaggioso tanto per l'esercizio del treno che per l'assetto del territorio.

Passiamo ora ad occuparci brevissimamente delle infrastrutture stradali. Superfluo dire che i condizionamenti derivanti dalla natura del terreno e dalla inaccessibilità dei rilievi montuosi ostacolano non solo lo sviluppo della rete ferroviaria ma anche di quella stradale. A riprova di ciò, bastano pochi dati. La rete delle strade statali dell'Italia settentrionale s'estende su 15 mila chilometri, dei quali 983 intersecano la Liguria contro i 2.700 del Piemonte e dell'Emilia, i 2.400 del Veneto e i 3.000 della Lombardia. Dei 36 mila chilometri di strade provinciali dell'Italia del Nord, la quota della Liguria è di 2.000, contro i 9 mila e cinquecento del Piemonte, i 9 mila della Lombardia, i 6 mila e cinquecento dell'Emilia Romagna. Infine, dei 78 mila chilometri di strade comunali extraurbane dell'Italia del Nord solo 4 mila e seicento solcano il territorio ligure, mentre Piemonte, Lombardia, Emilia e Romagna ne hanno circa il quadruplo. Pur tenendo presente la differenza tra la superficie della Liguria e quella più estesa delle altre regioni menzionate, sussiste un'evidente sproporzione.

Per concludere la nostra panoramica, due righe sui trasporti aerei. Da parte del Parlamento, è in corso di esame il disegno di legge che stanzia 220 miliardi per interventi negli aeroporti, tra cui quello di Genova per la costruzione della nuova aerostazione. E proprio nel capoluogo ligure, in occasione dell'apertura della 4ª Rassegna mondiale viaggi e vacanze, il Ministro dei Trasporti ha dichiarato che, oltre al Piano poliennale F.S., il settore aereo è quello che più preoccupa anche perché in esso « si sommano notevoli problemi di adeguamento e ammodernamento delle infrastrutture a terra, devoluti allo Stato, ad esigenze d'incremento della flotta e degli equipaggi da parte delle compagnie aeree ».

Marcello BUZZOLI

FLASH
Notizie in breve

SONO CIRCA 160 le carrozze con cuccette impegnate giornalmente sulla nostra rete. Nel 1972 il servizio ha avuto un incremento del 9% sulle linee interne e del 25% su quelle internazionali. Il servizio che ha ottenuto il maggior successo in senso assoluto è stato quello delle auto accompagnate il cui incremento ha raggiunto sempre nel 1972 il 77% rispetto all'anno precedente.

I TRENI STRAORDINARI a lunga e media percorrenza, nel solo servizio interno, per il periodo 27 luglio-2 settembre, saranno 284. Si tratta di convogli destinati al movimento turistico che quest'anno si prevede particolarmente intenso. Per quanto riguarda i collegamenti internazionali sono stati programmati, per lo stesso periodo 74 treni straordinari per il rientro dei lavoratori, e 21 convogli nel senso sud-nord.

100 CARROZZE FERROVIARIE per un ammontare pari a sette miliardi di lire, verranno costruite dalla FIAT; le carrozze fanno parte di un contingente di 500 vagoni che l'Eurofima ha commissionato a varie industrie europee e che saranno destinate alle reti ferroviarie della Germania, dell'Italia, dell'Austria, Svizzera, Belgio e Francia.

IAP 3 è la sigla che contraddistingue il prototipo di treno monorotaia a cuscino d'aria progettato e costruito dai tecnici dell'Istituto di Aeronautica dell'Università di Palermo. Le esperienze vengono condotte a Trapani, sulla pista dell'ex aeroporto di Milo ove è stata allestita una base sperimentale per veicoli ultraveloci. Di recente ha assistito ad alcune prove John Volpe Ambasciatore degli Stati Uniti in Italia, e ciò in relazione ad un programma di collaborazione concordato con i ricercatori dell'Office High Speed Ground Transportation. In base a tale programma un prototipo denominato IAP 4 dovrebbe venire costruito e sperimentato nella base di Pueblo nel Colorado.

271 MILA BIGLIETTI chilometrici sono stati venduti nel 1972 e gli introiti relativi hanno raggiunto i cinque miliardi e mezzo di lire. L'aumento, rispetto all'anno precedente è stato del 50%. Per quanto riguarda il servizio internazionale il biglietto «Eurailpass» ha fatto registrare un incremento del 28%.

UNA DELEGAZIONE di sindacalisti ferroviari turchi ha compiuto di recente una visita presso alcuni impianti della nostra Rete, dopo essere stati ricevuti dal nostro Direttore Generale. Tra gli impianti visitati, il Centro Motulesi di Roma Smistamento, il Centro Elettronico Prenestino, l'Officina di S.M. La Bruna e la Stazione di Roma Termini.

4,8 MILIONI di posti sono stati prenotati nel 1972 dalla centrale di prenotazione entrata in funzione nel 1969. Nel corso di quest'anno verrà attivato un collegamento diretto con la centrale Prenotazione di Bruxelles presso la quale fanno già capo analoghi centri di altre Reti Europee.

OGNI MESE la società Intercontainer, costituita nel 1968 ed alla quale aderiscono 22 Amministrazioni ferroviarie, tra cui le F.S., trasportano 33.700 container da 20 piedi. Nel 1969 la media mensile era di 2.611 unità.

APPROVATA dalla Camera dei Deputati la convenzione italo-francese per la ricostruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia. Sul tratto italiano i lavori hanno avuto inizio già da tempo, mentre sul versante francese sono stati, per ora, adottati alcuni provvedimenti preliminari.

Ai magazzini delle piccole partite di Chiasso

I MAGHI DELLE MERCI

In enormi magazzini ricolmi di pacchi, casse, valigie e colli di ogni genere, i nostri agenti e quelli svizzeri manipolano e smistano ogni giorno il materiale di sessanta-settanta treni misti.

AL BANCO della dogana posto all'interno del salone di ingresso della stazione di Chiasso, i viaggiatori ai quali viene rivolta la tradizionale domanda « nulla da dichiarare? » sono ridotti di numero. Il boom delle sigarette, della cioccolata, dei dadi da brodo che per qualche tempo ha reso celebre quella frontiera, si sta avviando mestamente al tramonto: il cambio sfavorevole, l'aumento del costo della vita, che non ha risparmiato neppure la vicina repubblica elvetica, hanno ridotto notevolmente quel particolare tipo di traffico. Anche il valico stradale ha visto diminuire notevolmente il numero delle auto che si recavano a fare il « pieno » oltre frontiera; ormai non conviene più, meglio restarsene tra le mura domestiche.

La domanda viene ora rivolta ai turisti che per motivi di orario sono costretti a trasbordare da un treno all'altro, ai lavoratori pendolari ed ai ferrovieri che si recano a Chiasso a prelevare treni o a portarveli. Ci siamo soffermati a lungo accanto a quel banco, un modo come un altro per passare il tempo e per apprendere qualcosa; ad esempio abbiamo così saputo che quella domanda **deve** essere posta, fa parte del rituale delle norme doganali. Una risposta negativa a quella richiesta ci classificherebbe automaticamente, qualora venissimo trovati in possesso anche di un piccolo quantitativo di merce soggetta a tassa doganale, come contrabbandieri, con tutte le conseguenze del caso.

Chiasso stazione, comunque è tutta da vedere: il banco della dogana, la polizia che controlla i passaporti, consultando di tanto in tanto un misterioso libretto, i manovratori svizzeri che compongono e scompongono treni con una foga pari a quella dei nostri agenti in servizio sullo stretto di Messina. I nostri ferrovieri sembra temano di vedere partire il traghetto con appena la metà del treno che stanno manovrando; i colleghi svizzeri invece, ci tengono a riconfermare ogni volta quanto sono efficienti, precisi, puntuali.

Formazione dei treni, scomposizione a tempo di primato dei convogli, locomotive di manovra che spingono carrozze viaggiatori calcolando la spinta al centimetro, visita doganale, finanzieri che smontano

Il magazzino merci numero 5 a Chiasso; in basso, il banco della Dogana italiana.

una ritirata in pochi minuti: un'attività febbrile che è ancora ben poca cosa rispetto al traffico che si svolge nello scalo merci, lontano dagli occhi del curioso, in un balamme di carri, trattori, merci, camion.

In questa stazione di frontiera sono impegnati circa trecento ferrovieri italiani e la maggior parte di essi è appunto addetta al settore delle merci. Si tratta di un traffico intenso e complesso, fatto di spedizioni, rispedizioni, sdoganamenti, bollette in cauzione, procedure R.D.F., liste di carico: tutte voci importanti, complicate e l'una più impegnativa dell'altra per quanto riguarda il lavoro che richiedono.

Ma se non avessimo visto i magazzini delle merci in piccole partite a velocità ordinaria, continueremmo ancora adesso a considerare le statistiche relative a questo lavoro, con un certo scetticismo. Vi siamo capitati per caso, in un'ora morta, quando gli addetti limitavano lo spostamento delle merci a qualche sporadica sistemazione o alla ricerca di spedizioni in disguido.

I magazzini per il deposito e la manipolazione delle merci dirette in Italia sono quelli numerati dall'uno al cinque, mentre il numero dieci è riservato alle merci provenienti dal nostro Paese e dirette in Svizzera come destinazione finale o come transito.

La parola magazzini non rende l'idea, così anche quando diciamo che erano zeppi di colli, pacchi, casse, valigie, pezzi di macchina, stracolmi di tutto, siamo certi di non offrire un'idea precisa della situazione reale. Per centinaia di metri si cammina in cunicoli ricavati tra cumuli di casse, colli di tutti i tipi, diretti alle località più disparate. C'è da farsi prendere dallo sgomento dinanzi a tante merci; solo a leggere gli indirizzi viene il capogiro, figuriamoci poi doverli smistare, riordinare, selezionare e rispedire. Tutto invece funziona alla perfezione: ma andiamo per ordine.

La merce è ordinata su palette di carico, ben stivata in modo che l'indirizzo sia sempre visibile; le palette di carico qui a Chiasso sono le vere protagoniste, senza di esse il magazzino dovrebbe essere triplicato, decuplicato e così il personale addetto. In teoria le palette dovrebbero essere delle piattaforme di deposito con le quali operare lo spostamento contemporaneo di più colli: qui a Chiasso hanno anche la funzione di carrelli trasportatori. Gli operatori dei trattori ne incolonnano un certo numero, le accatastano e poi spingono il treno di palette nella direzione voluta facendole scivolare sul pavimento che ha assunto una eccezionale levigatezza. Gli spostamenti sono velocissimi, sul filo delle leggi della dinamica e della statica; le curve vengono affrontate con il trattore che sposta la pressione su uno spigolo o sull'altro, calcolando la forza necessaria al grammo e l'angolo di incidenza alla frazione di grado. Le casse restano in bilico l'una sull'altra sfidando la forza centrifuga e a dispetto di ogni altra legge fisica.

Giungono giornalmente a Chiasso sessanta-settanta misti i quali vengono tutti scaricati, riordinati, « manipolati » e al termine delle operazioni di dogana e ferroviarie ricaricati. I carri arrivano alla spicciolata nella notte, vengono affiancati alle banchine dei magazzini e al mattino scaricati, quando gli assistenti sono in possesso dei documenti e delle relative liste di carico.

Le merci vengono dirottate verso i vari settori numerati del magazzino: si tratta di punti di raduno di carichi che approssimativamente faranno parte di un altro misto e che potranno partire quindi contemporaneamente. L'abilità dei nostri assistenti e dei capisquadra è qui, nel riconoscere a colpo d'occhio i colli omogenei per destinazione e complessità di operazioni di frontiera, in modo da poterli raggruppare ed averli pronti per il carico. Il numero del settore viene annotato sui documenti e così sarà più facile, al momento della partenza, rintracciare i singoli colli.

Negli uffici, le spedizioni, i documenti che accompagnano la merce vengono elaborati, preparati, passati in dogana, corredati, ove ce ne sia bisogno, dei visti necessari per l'entrata o l'uscita e poi passati ad un altro ufficio che, a tavolino, prepara la formazione dei misti. Nel pomeriggio inizia l'operazione inversa: gli assistenti sulla scorta dei documenti e delle liste di carico riprendono il carosello di trattori e treni di palette di carico sul pavimento lucido, nei cunicoli formati da cataste di pacchi.

A volte anche l'ingranaggio svizzero si inceppa; il granellino di polvere che lo ferma può essere magari un numero scritto male, una indicazione ricopiata in modo inesatto e la cassa destinata in Sicilia finisce tra la merce destinata a Le Havre per l'imbarco ed il proseguimento verso l'America Latina. E' il momento dei due segugi: due agenti che partendo da indizi sommari si danno alla ricerca del collo mancante. Sono due specialisti in fatto di ricerche, riescono ad orizzontarsi in mezzo a tutta quella apparente confusione ed a ritrovare il transfuga. Come facciano è un mistero, un fatto però è certo: raramente un collo va perduto a Chiasso, prima o poi esce fuori, e ciò grazie alla loro perspicacia.

I documenti escono, dunque nel pomeriggio e subito inizia il carico dei misti. Ma non è da credere che al termine il magazzino sia sgombro; esso infatti non contiene solamente i colli in arrivo e partenza giornalieri. Molte merci sostano più giorni in attesa del visto della dogana determinando appunto quell'ingombro che ci ha creato tanto sgomento.

Gli assistenti ai carri sono ferrovieri italiani, mentre capisquadra e trasbordatori sono svizzeri: una composizione mista anche negli uffici ove gli italiani sono per la maggior parte capi gestione molti dei quali con la qualifica di dichiarante doganale.

Qui a Chiasso la collaborazione tra gli appartenenti alle due reti confinanti è sempre stata della migliore specie; d'altra parte sarebbe impossibile mandare avanti un impianto di tale complessità se non esistesse appunto questa cordiale intesa, questo affiatamento.

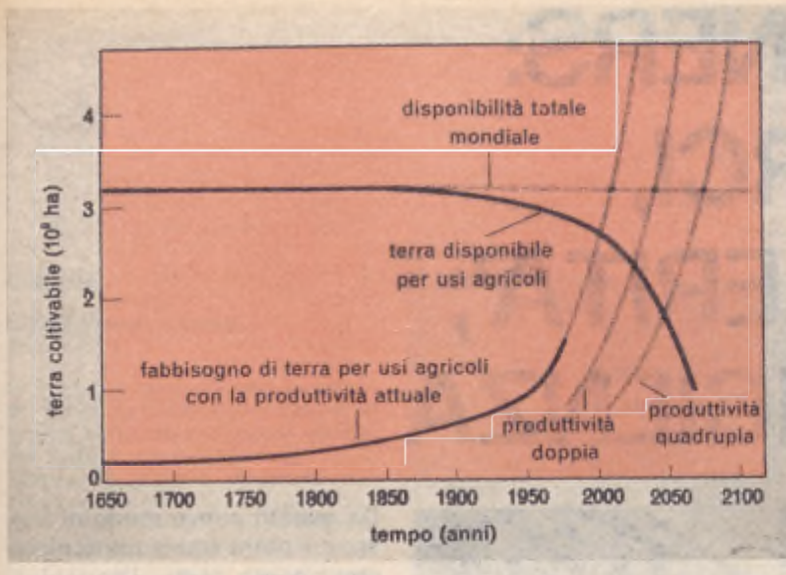
V. SERMARINI

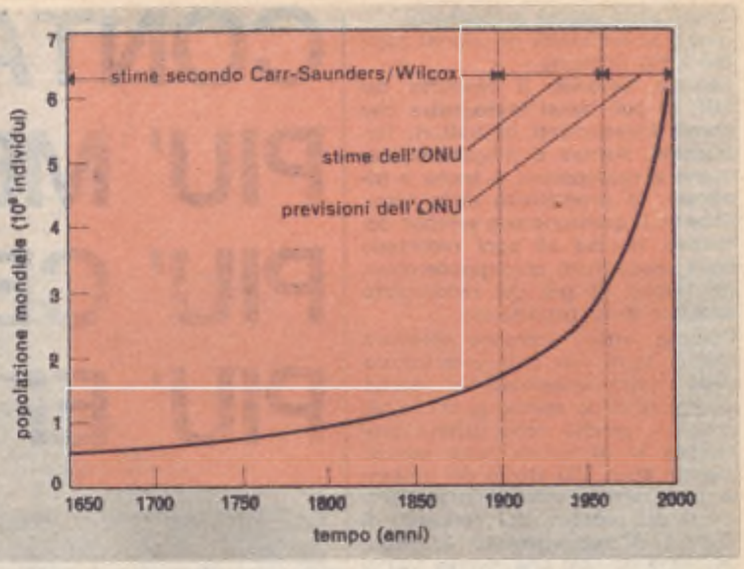
Paletta di carico manovrata a mano.

A TAVOLA IN SETTE MILIARDI E MEZZO

Sarà questo presumibilmente fra trent'anni il numero degli abitanti del pianeta terra. Oggi si calcola infatti che ogni giorno vi siano duecentomila nuove bocche da sfamare

OGNI animale, al principio della sua giornata, si trova dinnanzi a questo interrogativo: « che cosa mangerò oggi? ». Noi, uomini, essendo impastati di ansietà, siamo portati a domandarci altresì: « Che cosa mangerò domani? O negli anni avvenire? Di che si nutriranno i nostri figli? Come se la vedranno le generazioni venture? Come l'umanità nel suo complesso? ». Ebbene, per affrontare le prospettive dell'alimentazione umana, anche in un vicino avvenire, bisogna fare i conti con la gente, con il loro numero. E' stato detto che la popolazione, oggi nel mondo, è — come conseguenza di una enorme recente crescita — ben oltre i tre miliardi e mezzo; che ogni giorno ci sono suppergiù duecentomila bocche in più da sfamare, mentre le stime portano a prevedere per la tappa del Duemila (forse più fatidica oggi di quel che fosse la tappa del Mille, nei cosiddetti secoli bui) una consistenza numerica di sette miliardi e mezzo. Questa previsione, allarmante per chiunque sappia vedere i fatti di là delle cifre, è attendibile. Al Duemila molti di noi arriveranno, e sarà per essi una esperienza interessante: a meno che non succeda prima qualche cosa. Quel che noi possiamo prospettarci, non è gradevole. Se mai i magazzini, stipati di armi nucleari, si apriranno, questo sarà un rimedio non augurabile. Così come non è augurabile che gli odi razziali o ideologici (o comunque si voglia chiamare questa rabbia di ciascuno contro tutti) portino a stragi, di cui la storia contemporanea ha già dato non trascurabili anticipazioni. Il solo provvedimento accettabile, proponibile, umano, per arginare una proliferazione, verosimilmente sfociante nella distruzione, è il controllo delle nascite. Dobbiamo aggiungere però che finora questo rimedio si è dimostrato insufficiente. Anzi, i tentativi di diffonderlo, in paesi che molto ne abbisognano, come l'India e l'Egitto, hanno avuto minimo esito; perché dove la povertà e l'ignoranza sono estreme (e tali sono proprio a cagione della proliferazione eccessiva), cessa anche, per i singoli, la motivazione a esercitare un qualsiasi atto di volontà; mentre laddove, insieme con il benessere, cresce il senso di responsabilità nell'ambito delle famiglie, allora inter-





viene anche un'autodisciplina o si ricorre ai mezzi che la scienza medica fornisce. In tal caso il problema non si pone più per lo Stato: esso è già risolto dai cittadini.

E' superfluo dire che, col crescere della popolazione (ed essa si accumula attualmente come un capitale impiegato all'interesse composto, cioè con una curva di tipo esponenziale), deve andare di pari passo la produzione di alimenti. Purtroppo ciò non avviene e questo significa fame. Forse noi, del nostro ceto e dei nostri paesi, non ci rendiamo abbastanza conto che, in piena età delle macchine, dell'automazione, delle esplorazioni spaziali e di altre meraviglie, i due terzi dell'umanità hanno fame, o comunque soffrono di una malnutrizione cronica; né ci rendiamo conto che questa rabbiosa compagna di tanta gente non è affatto sul punto di venire debellata dal progresso nelle pratiche agricole o dalle scoperte della scienza, come è facile sentir dire; ma che essa minaccia di dilagare. L'Asia è la dimora di questa potenza maligna: la quale incombe su altre parti del mondo, segnatamente l'Africa e il Sud-America.

Il fatto che metà degli abitatori del mondo circa viva in centri urbani, dove il cibo « si compera » nei negozi, ha reso alquanto ottusa molta gente sul fatto che il cibo lo si ricava dalla terra; e che la terra, a sua volta, non è un supporto indifferente della vegetazione; è essa stessa cosa viva, che, per conservarsi feconda, ha bisogno di certe condizioni. Da varie parti, tecnici agricoli, scrittori di cose sociali ed economiche vengono segnalando che l'uomo si sta comportando in questo nostro pianeta come un nemico in territorio di conquista; egli pensa a far bottino, senza preoccuparsi del domani; prende il buono dov'è; divora il capitale insieme con gli interessi; e a chi lo ammonisce di procedere più cauto, risponde magari che il progresso della scienza provvederà per l'avvenire, come ha provveduto per il passato. In realtà l'uomo vive oggi della distruzione dell'ambiente indispensabile alla sua sopravvivenza. Il fenomeno, segnalato da tempo da parecchi scrittori, di recente ripreso dalla stampa (come argomento in voga, temiamo), ha radice in un duplice ordine di fatti. Il primo è la cosiddetta « esplosione demografica » di cui abbiamo già discorso. Il secondo, che si accompagna col primo e ne è insieme un poco l'effetto, riguarda la terra produttiva. Qui bisogna rammentarsi che, salvo un piccolo apporto che viene dal mare, il nostro nutrimento è tratto, direttamente o no, dalla terra. Non dobbiamo dimenticare che le industrie, se arricchiscono l'uomo di molti beni e rendono (per certi aspetti) più comoda la vita, non creano però né un frutto, né una spiga di grano, nulla che si possa mangiare. Può darsi che, a un certo momento, un qualche scienziato inventi il modo di preparare l'amido o lo zucchero direttamente dagli elementi chimici che si trovano nell'aria o nel mare o nei minerali; ma non si può contare su una invenzione che non è stata fatta.

Fino ad oggi noi siamo soprattutto dipendenti dalla superficie del pianeta Terra; e questa è occupata per tre quarti dal mare, per un ottavo da monti, deserti, regioni polari che non possono dare vegetazione, per il rimanente da aree coltivate o coltivabili, sebbene già in parte corrose dagli agenti atmosferici.

Un punto drammatico della questione è che l'accrescimento della popolazione suole accompagnarsi con una riduzione della terra coltivabile. E difatti l'addensamento umano porta a espandere le aree sterili o substerili delle città e dei centri abitati, le strisce infruttifere delle strade. E ancora la presenza di una forte popolazione suole promuovere certe colture, come quelle dei cereali, che se non sono fatte con i dovuti accorgimenti, con opportune rotazioni, o se sono praticate in terreni a pendio accentuato, mettendo a nudo, con l'aratura, l'humus indifeso, lo espongono all'azione distruttiva dei venti e delle piogge: tanto che zone desertiche si sono venute allargando là dove le pratiche agrarie sono state introdotte con sconsiderata avidità o urgenza. In più, oggi la stessa terra coltivabile è parzialmente avvelenata per difendere le colture dall'assalto degli insetti: prodotti arsenicali, nicotina, piretro; e poi altri veleni che uccidono agendo o attraverso l'apparato respiratorio o per il solo contatto, come il DDT. Capita a volte che queste sostanze, maneggiate alla leggera, o cosparse con troppa abbondanza, facciano vittime fra uomini; e quasi è da stupire che ci siano insetti sulla Terra, dopo che tanti veleni sono stati ideati per ucciderli. Mentre è indubitabile che questi mezzi di distruzione abbiano fatto molto per il bene dell'umanità (basti pensare alla campagna contro la malaria condotta col DDT, oggi tanto vituperato), la guerra contro gli insetti è tutt'altro che vittoriosa. Gli è che gli insetticidi hanno un'efficacia decrescente col tempo. Quando uno di essi è messo sul mercato, sembra portentoso; fa vastissime stragi; si salva — poniamo — un insetto su mille. Quest'uno sopravvive grazie a una qualche sua resistenza congenita rispetto al veleno che ha sterminato i suoi simili. Ma quest'uno, incontrando un altro individuo fra altri mille dotato della stessa resistenza, e procreando con esso, darà inizio a una generazione di insetti che avrà ereditato dai genitori la resistenza specifica rispetto a quel certo insetticida. Dopo un po' di tempo, gli animaletti che sembravano scomparsi si ripresentano; e i coltivatori trovano che l'insetticida non funziona più così bene come nel passato. Invece è che gli insetti si sono rafforzati. I chimici ricorrono ad altri accorgimenti: aumentano le dosi; uniscono in un solo prodotto commerciale due o più veleni diversi, ciascuno dei quali di per sé era una volta efficace da solo; e fanno nuove stragi; ma le generazioni che rimangono, prima sparute e poi di nuovo numerose, saranno resistenti alla miscela dei veleni diversi. Insomma la guerra chimica contro gli insetti ha questo effetto: di accrescerne la resistenza, la robustezza nelle successive generazioni. E non è da meravigliarsi che, in questa corsa al sempre più velenoso, capiti che il tossico riesca mortale per gli uccelli insettivori e fin per gli uomini.

Ebbe a scrivere U'Thant, già segretario delle Nazioni Unite, nel 1969: « Non vorrei sembrare catastrofico, ma dalle informazioni di cui posso disporre come segretario generale si trae una sola conclusione: i Paesi membri dell'ONU hanno a malapena dieci anni e non più per accantonare le loro dispute e impegnarsi in un problema globale di arresto nella corsa agli armamenti, di risanamento dell'ambiente, di controllo dell'esplosione demografica, orientando i propri sforzi verso la problematica dello sviluppo. In caso contrario c'è da temere che i problemi menzionati avranno raggiunto, entro il decennio in corso, dimensioni tali da portarli al di fuori di ogni capacità di controllo ».

A convalidare questa opinione riportiamo alcune delle considerazioni dello studio del MIT (pubblicato nelle edizioni Est 1972, Mondadori, col titolo I Limiti dello Sviluppo). Questo studio si apre con un esame dell'andamento della popolazione, la cui curva è fortemente crescente all'insù, alla guisa (come già abbiamo accennato) di un capitale che impiegato al modesto tasso del 2% si raddoppia in 35 anni; e appunto l'andamento della popolazione è circa questo; anzi, poiché il tasso di crescita è del 2,1% il raddoppio avviene ogni 33 anni. Anche l'andamento della produzione industriale cresce con una legge esponenziale; ma questo ci rallegra poco, dal momento che gli oggetti della produzione industriale sono automobili, televisori, laterizi, inchiostri, petrolio e simili cose, « che non si mangiano », e che non equivalgono, come qualcuno può pensare, al beneficio di una produzione di alimenti (prima di andare in automobile, l'umanità deve nutrirsi).

Se si guarda alla produzione di alimenti in quattro regioni non industrializzate nel mondo: America Latina, Africa, Vicino Oriente, Estremo Oriente, si vede, dai diagrammi corrispondenti, che la produzione globale in alimenti cresce modestamente, ma il consumo pro-capite resta fermo, e anzi in Africa tende a diminuire. Un diagramma pauroso descrive il fabbisogno e la disponibilità della terra per uso agricolo. Il fabbisogno cresce con la solita legge esponenziale; la disponibilità diminuisce, perché città, strade, campi di aviazione rubano terra ai coltivati. A un certo punto le due curve si incrociano, dopo di che ci sarà crisi, e cioè assai più fame, e irreversibile, di quanta ce ne sia oggi (il miglioramento della produttività agricola può posporre per alcuni anni il punto critico).

A dir vero sarebbe ancora possibile assegnare all'agricoltura una parte delle « terre vergini », che non hanno conosciuto le ferite dell'aratro. Finora questo proposito ha urtato

(continua alla pagina seguente)

(segue dalla pagina precedente)

contro la necessità di enormi capitali a ciò richiesta.

Sempre secondo il rapporto del MIT, si può bensì immaginare che grandi investimenti in trattori, fertilizzanti, sistemi di irrigazione, riescano a raddoppiare, o anche a triplicare, la produttività della terra. Ebbene, il guadagno non sarebbe definitivo, perché ad ogni raddoppio della produttività corrisponderebbe, nel tempo, un più che raddoppiato aumento della popolazione.

Qualche lettore potrebbe obiettare che la terra non è il solo fattore della nostra alimentazione; perché una parte delle calorie (e fra le più pregiate, perché sono calorie proteiche) la si ricava dalla pesca; mentre sono allo studio dei processi per trarre alimenti (sempre proteici) dal petrolio, col concorso di colture di microrganismi. In realtà la pesca dà solo una piccola frazione del nutrimento necessario all'insieme della popolazione mondiale, anche se alcuni Stati se ne giovino parecchio. Non abbiamo bisogno di cercare lontano gli esempi dell'insufficienza dei prodotti ittici ai fini dell'alimentazione, dal momento che il nostro Paese, pure circondato per quasi ogni parte dal mare, riesce a mettere sul mercato ben poco pesce. Inoltre l'imbrattamento ambientale si fa sentire anche sul mare, come tanto testimoniano le nostre coste; per non parlare delle acque interne: in alcuni fiumi lombardi a metterci dentro i pesci, essi muoiono. Quanto poi all'estrazione delle proteine dal petrolio, a parte il costo dell'operazione, non è da farne gran conto.

Infine non dobbiamo dimenticare che, tra gli alimenti, un posto vitale ha l'acqua, l'acqua dolce intendiamo: la quale soprattutto nei paesi a tecnologia avanzata è contesa tra le industrie (che moltissima ne assorbono), l'agricoltura, le pratiche igieniche: tal che diventa difficile trovarla pulita quanto basta per poterla bere; e si è costretti in non poche città a disinfettarla col cloro. Come si vede, anche per l'acqua, nostro alimento primario (di cui già si diceva che « non costa niente »), non è lontano il punto di crisi; e solo v'è da domandarsi se esso si produrrà prima o dopo quello delle altre vettovaglie. Risulta insomma che, da quale sia parte ci si rivolga, alla domanda « che cosa mangerò (o berrò) oggi? », in avvenire sarà sempre più difficile rispondere; è soprattutto la risposta non potrà venire da qualsivoglia accorgimento parziale come il miglioramento di una pratica agricola, oppure (come si è ventilato) con l'adozione universale di un augurabile regime alimentare vegetariano (per abolire il passaggio delle calorie alimentari attraverso il cibo carneo che si attua con una perdita nella catena dei rendimenti). Ogni miglioramento parziale è da salutare come il benvenuto; ma la soluzione del problema sul piano mondiale non potrà venire se non con una modifica nel costume che porti ad una cessazione nell'accrescimento demografico, in un primo tempo; e sperabilmente in una recessione in un secondo tempo. Ogni altro rimedio si rivela, allo stato presente delle prospettive, come illusorio.

Rinaldo DE BENEDETTI
(dalla rivista «FINA» n. 51, marzo '73)

CONTAINERS: PIU' MERCI, PIU' CELERITA', PIU' EFFICIENZA

Da questo nuovo modo di trasporto potrà trarre particolare giovamento anche l'agricoltura specie quella meridionale che in relazione alle coltivazioni orticole e frutticole di pregio avrà sempre più bisogno di rapide comunicazioni internazionali con il resto del Paese e dell'Europa.

Quando si parla di treni viene subito da pensare al trasporto viaggiatori che è indubbiamente quello che con maggiore immediatezza colpisce l'attenzione del grosso pubblico.

Senonché lungo i binari di una rete ferroviaria corrono anche — e sono più numerosi e... affollati — i convogli adibiti al trasporto delle merci. Anzi, si può dire che è proprio il traffico merci quello che procura i più grossi grattacapi agli amministratori delle ferrovie, specie ora che il vorticoso moltiplicarsi degli scambi commerciali richiede il tempestivo apprestamento di strutture tecnologiche sempre più avanzate.

Non si può certo dire che le nostre ferrovie stiano a guardare, ché anzi — anche se se ne parla poco tra i non addetti ai lavori — il trasporto merci occupa uno dei primi posti nella gerarchia delle priorità poste da azienda e sindacati alla base del piano di potenziamento della rete.

Una eloquente illustrazione di quanto s'è già fatto e si va facendo è stata recentemente tracciata su un settimanale specializzato « L'Informatore Agrario ».

Illustrando la situazione dei trasporti containerizzati — la forma più moderna di trasporto merci — e prendendo lo spunto dal centro containers di Pomezia — già in attività, ma di cui continuano a perfezionarsi e a completarsi gli allestimenti — la Rivista rileva come il container rappresenti uno strumento di grande interesse per ogni forma di attività economica.

Le ferrovie stanno mettendo a punto gli impianti idonei per una sua più razionale utilizzazione, nel quadro di una coordinata e sempre più economica e funzionale politica intermodale dei trasporti merci: su rotaia, su strada, per mare e per via aerea. Come afferma la pubblicità F.S., i centri containers costituiscono altrettanti appuntamenti tra rotaia, strada, mare e cielo. Ne potrà trovare particolare giovamento anche l'agricoltura, specie quella meridionale che, in relazione allo sviluppo delle sue coltivazioni orticole e frutticole di pregio, avrà sempre più bisogno di rapide comunicazioni intermodali con il resto del Paese e con l'Europa, a cui certamente non resterà estraneo il container.

A questo proposito, è stato osservato che il terminal di Pomezia è solo una tessera di un ben più vasto mosaico. Centri del genere — infatti — esistono già a Milano Rogoredo e a Napoli, gestiti sotto il controllo delle F.S. Completano il quadro i terminals privati — raccordati alle F.S. — di Rivalta Scrivia, di Pioltello Limito (Milano) e Montale Agliana (Siena). Infine, presso le stazioni di Novara, Alba, Bologna Ravone e Torino Dora (Scalo Barca) sono in funzione gru semoventi adatte ad ogni tipo di container — le quali sopperiscono efficientemente, in attesa di altre soluzioni di più ampio respiro, alle più urgenti esigenze di traffico containerizzato nelle rispettive zone operative.

Quanto ai programmi in prospettiva si è accennato alla costruzione di due grandi centri intermodali a Bari e a Padova, da realizzare a breve termine d'intesa con gli enti locali; a medio termine, sorgerà in Emilia un imponente impianto collegato col porto di Ravenna (si tratta del progetto dell'interporto merci di Bologna); un terminal containers nell'ambito del nuovo grande scalo merci di smistamento di Torino Orbassano soddisferà adeguatamente alle esigenze della Regione piemontese.

Tra le altre iniziative allo studio, rientrano un secondo terminal nella zona di Milano e nuovi centri a Verona e Reggio Calabria che — secondo i piani preliminari — dovrebbero svilupparsi con caratteristiche analoghe a quelle già studiate per Padova: cioè veri e propri centri intermodali in cui si realizzerà quella integrazione dei trasporti che, unanimamente auspicata, è condizione primaria di progresso sociale e civile del Paese. Toccando — poi — il tema della deficienza di materiale rotabile nei periodi cruciali, quale quello delle campagne agrumarie, si è rilevato che, in qualche modo negli ultimi anni il fenomeno si è andato attenuando, sia grazie alla costruzione di nuovi carri, sia per il raddoppio completo della linea tirrenica a sud di Battipaglia, sia per una minor sosta dei nostri vagoni all'estero ».

« Ci sono però — si è osservato, riportando una dichiarazione dell'ex Ministro dei Trasporti on. Bozzi — carenze di fondo cui si deve ovviare, nell'interesse dell'agricoltura meridionale: la strozzatura dello stretto di Messina è una di queste, ma appunto i containers ed il combinato utilizzo del trasporto mare-strada (ferrata e normale) potranno risolvere in parte il problema, così come il potenziamento delle linee ionica e adriatica e l'utilizzazione di un maggior numero di carri, specie nei periodi di punta della campagna agrumaria, dovrebbero evitare il ripetersi dei lamentati inconvenienti che sono dannosissimi alla nostra agricoltura, specie in vista dell'incremento delle produzioni da esportazione nell'area meridionale ed insulare: ciò che è, oggi, un inconveniente di emergenza, può diventare un male permanente di fronte a produzioni a ciclo completo. Già qualche difficoltà si nota, ad esempio, in Puglia, al momento della spedizione al nord delle uve da tavola ».

Ma spedire al nord significa anche spedire all'estero. Da qui la necessità — segnatamente per i trasporti di derrate deperibili — di pensare anche al potenziamento delle linee ferroviarie di confine.

G. C.

BINARI NEL MONDO

CANADA

Ultima messa a punto dei « LRC »

La messa a punto di una locomotiva diesel da 2.900 CV, a centro di gravità surbassato, è ormai all'ultima fase di sperimentazione.
Questa locomotiva, destinata alla trazione di treni «LRC» (Léger, Rapide, Confortable) che consentiranno velocità superiori del 40% a quelle dei treni tradizionali — proprio a causa della loro leggerezza, della possibilità di forti accelerazioni e rapide frenate, per l'esiguo consumo. Essi offrono anche un alto comfort e saranno quindi i mezzi del futuro per le relazioni « intervilles ».
Il prototipo di carrozza di questo treno, anch'esso concepito con il medesimo principio di tenere più in basso possibile il centro di gravità, è già stato definito e sperimentato positivamente.

SVIZZERA

Pieno successo della « carta svizzera delle vacanze »

Le Ferrovie Federali Svizzere hanno reso recentemente noto i risultati della nuova « carta svizzera delle vacanze » che offre la libera circolazione su più d 9.000 km e dà diritto a numerose facilitazioni su molte altre linee tipiche di montagna e su filovie. In un anno sono state vendute 18.000 carte e, fatto singolare, ben 12.000 viaggiatori si sono fatti premura di far conoscere la loro soddisfazione per l'iniziativa, rinviando il questionario che era stato consegnato con la carta stessa. Dato questo successo la formula verrà ripetuta e ancor più diffusa durante le vacanze di quest'anno.

GRECIA

Rinnovamento della rete ferroviaria

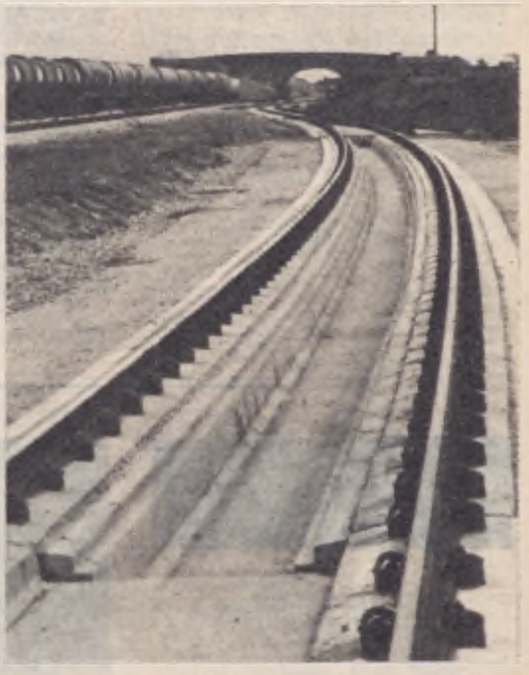
E' stato recentemente approvato in Grecia un programma di vasto rinnovamento della rete ferroviaria. Benché non siano state pubblicate cifre ufficiali, il piano — da realizzarsi in dieci anni — si stima che verrà a costare circa 32 milioni di dracme. L'80% di tale spesa verrà sostenuta dal governo.
I principali punti del programma sono:
— potenziamento ed ammodernamento dell'intera linea Pireo-Atene-Salonicco-frontiera jugoslava, tale da consentire su di essa velocità di 200 km/h.;
— acquisto dell'equipaggiamento necessario per l'elettrificazione della linea;
— costruzione di una nuova linea: Salonicco-Anfipolis-Kalambaka-Korani;
— potenziamento delle linee relative ai porti del mare jonico.

Prima ancora che l'insieme del programma fosse varato, sono stati definiti un certo numero di obiettivi prioritari e i relativi lavori sono già cominciati: come l'ammodernamento della linea Pireo-Salonicco, che sarà portata, per ora, a consentire la circolazione a 120 km/h. Altro lavoro importante riguarda la trasformazione dello scartamento della linea Atene-Patrasso via Corinto che da metrico verrà convertito in standard.

INGHILTERRA

Le ferrovie contro l'inquinamento

La superiorità delle ferrovie, rispetto agli altri mezzi di trasporto, in materia di salvaguardia dei fattori ecologici è ben nota. Tuttavia varie amministrazioni si sforzano di migliorare ancora questa superiorità per rendere il trasporto su rotaia un modello perfetto.
Così le ferrovie britanniche hanno recentemente impostato un importante programma di ricerche per accentuare la lotta della ferrovia contro l'inquinamento. Si tratta essenzialmente di distruggere i rifiuti prodotti dall'insieme delle operazioni relative all'esercizio ferroviario. I laboratori dipendenti dell'Ufficio Tecnico Centrale stanno così sperimentando nuovi metodi di pulitura. La tossicità, la combustibilità, gli effetti sull'uomo dei materiali manipolati sono attentamente studiati, per trovare i migliori metodi di protezione. Ovviamente in primo piano sono gli studi effettuati per favorire l'elettrificazione delle linee: tali ricerche sono soprattutto orientate alla realizzazione di mezzi e di equipaggiamenti a più basso costo. E' in questa direzione che si sono già avuti risultati notevoli. Altri studi sono orientati verso la creazione di batterie elettriche leggere, che potranno consentire la realizzazione di una locomotiva elettrica autonoma, il che permetterà di limitare anche l'impiego delle locomotive diesel sulle linee complementari.



I danni causati al binario dai grandi convogli merci stanno creando ovunque seri problemi. In particolare in Australia dove il treno « Mount Tom Price » (nella foto in alto) percorre le linee trainando 175 carri che trasportano circa 20.000 t. di minerali di ferro, si stanno studiando misure opportune per ridurre le conseguenze della grave usura usando sistemi simili a quelli raffigurati nella foto accanto: e cioè mediante l'adozione di nuovi tipi di binario e di impianti speciali per il rafforzamento della sede del binario stesso.

GERMANIA

Studi sui limiti del sistema « strada-ferrovia »

Il Ministero germanico della Scienza e della Cultura ha stanziato una spesa di 15,7 milioni di marchi per finanziare un progetto di ricerca sui limiti del sistema « strada-ferrovia ». Quattro imprese industriali, l'Istituto per la costruzione delle vie di comunicazione terrestri dell'Università di Monaco e le Ferrovie Federali Tedesche partecipano a questo progetto.
In una prima fase, lo studio verterà sulle caratteristiche di una strada e di un veicolo sperimentale atto alla « grandissima velocità » e sulle norme giuridiche che nel futuro potranno regolare l'uso di questi mezzi a quelle velocità.
La seconda fase sarà consacrata alla sperimentazione dei « supporti di ricerca », cioè la « via » ed il « veicolo ». Il futuro centro di ricerca e di sperimentazione di Donauried fornirà le installazioni necessarie. E' previsto di costruire prima del 1974 una linea sperimentale di 13 km, adatti alle altissime velocità e che potrà servire di banco di prova a questi studi.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

Con l'approssimarsi delle vacanze uno dei temi dominanti ricorrenti è quello dell'efficienza o meno dei servizi di trasporto, poiché tutti si preoccupano di come viaggeranno e si chiedono se dovranno sopportare disagi per raggiungere i luoghi di villeggiatura prescelti o per fare i viaggi programmati.

La stampa si fa portavoce di queste preoccupazioni e di questi interrogativi, e, ormai forte dell'esperienza degli anni passati, nel rendere noti i provvedimenti adottati dalle autorità preposte ai vari settori, collabora con esse offrendo indicazioni e consigli a chi si deve spostare. « Consigli per chi viaggia in treno » è appunto il titolo che **Il Globo** ha dato a un articolo dedicato a quanti vorranno servirsi di questo mezzo di trasporto anche portando con sé la propria automobile. « Come difendersi dal caos dei viaggi verso le vacanze - I treni consigliabili per le riviere » ha intitolato il suo pezzo M. Righetti sul **Corriere della Sera,** ponendo in risalto lo sforzo veramente massiccio che le FS compiono in queste settimane per assicurare i servizi loro affidati, impiegando tutti gli uomini e i mezzi disponibili. A questo sforzo dell'Azienda — ha aggiunto l'A. — dovrebbe corrispondere da parte dei viaggiatori un minimo di diligenza nel predisporre per tempo i loro trasferimenti; d'altra parte è inutile nascondere la realtà: in Italia si viaggerà ancora male quale che sia il mezzo utilizzato, perché stanno venendo al pettine i nodi della errata e carente politica dei trasporti che il nostro Paese ha pertinacemente seguito in tempi non troppo lontani.

Lo stesso tema, sullo stesso quotidiano, è stato affrontato anche da E. Corradi, il quale ha affermato che « per alcuni lustri le FS sono state costrette a fare la normale amministrazione là dove occorreva un'amministrazione straordinaria, e quanto straordinaria ».

Del resto le stesse autorità ferroviarie sono pronte a riconoscere l'esistenza di carenze nel settore. **La Gazzetta del Sud** pubblica appunto un articolo dell'ing. A. Bitto, Direttore del Compartimento FS di Reggio Calabria, nel quale, tra l'altro, è appunto detto che la mobilità delle persone sta diventando impossibile nel nostro Paese a causa del mancato sviluppo delle infrastrutture dei trasporti, anche se è pur sempre vero che « l'avvenire corre sulle rotaie ».

L'Unità ha ricordato che le FS hanno già predisposto il programma di massima dei treni straordinari collegati con l'« operazione vacanze », che inizierà il 27 luglio prossimo. Da questa data sino al due settembre compreso, ha aggiunto **Il Popolo,** sono previsti globalmente 284 collegamenti straordinari a media e lunga percorrenza per il solo servizio interno. Per quanto concerne i collegamenti internazionali, sono stati programmati 199 convogli sussidiari a treni ordinari; a questa cifra occorre aggiungere 74 treni straordinari per il ritorno in Italia dei lavoratori all'estero e 21 nel senso Sud-Nord per i rientri. Gli stessi dati sono stati forniti dall'**Arena** di Verona.

Una nota meno pessimistica si coglie nell'articolo di P.L. Rossi su **Il Telegrafo,** dove si afferma che il treno resta più che mai uno dei mezzi che unisce a una modica spesa (anche grazie agli sconti che vengono concessi con notevole facilità), la sicurezza e la comodità di un viaggio disteso, anche se poi si aggiunge l'invito alle FS a completare l'indispensabile e indilazionabile opera di ammodernamento con vetture più comode, con treni più veloci e servizi più efficienti.

Con l'estate sarà più agevole e regolare anche il servizio ferroviario merci, ha scritto **Il Giornale di Sicilia,** che ha illustrato alcuni provvedimenti attuati dall'Azienda FS in questo settore.

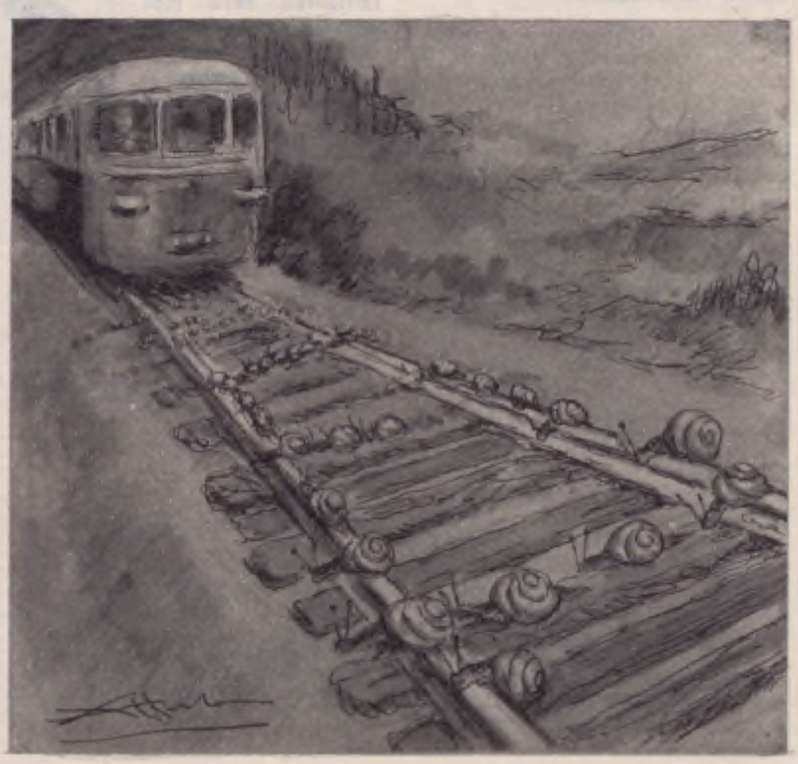
Passando da un argomento « stagionale » a un tema per così dire « permanente », merita di essere ricordata l'intervista rilasciata a S. Trasatti per **l'Osservatore Romano** dal Vice Direttore Generale delle FS, ing. Lucio Mayer, sul come l'Azienda sta affrontanto il problema dei trasporti pendolari, uno dei settori più delicati della sua utenza tradizionale. Anche G. Mancini su **Il Globo** si è occupato dell'argomento, ponendo in risalto la più organica visione con cui è stato recentemente affrontato il problema. Ne è frutto il recente stanziamento di 90 miliardi del piano-ponte, che costituisce la base su cui articolare un'azione che a lungo termine eliminerà questa strozzatura.

Rientrano nei 400 miliardi del Piano anche i 40 miliardi occorrenti per la direttissima Roma-Firenze, per i quali il Consiglio d'Amministrazione FS ha espresso parere favorevole. Ne hanno dato notizia **Tribuna Politica, Il Popolo, Il Sole/24 Ore** e **Il Fiorino,** i quali, soffermandosi a descrivere le caratteristiche delle opere che verranno eseguite, ne hanno sottolineato l'urgenza e l'indifferibilità. Al traguardo del 1981, ha scritto **l'Avvenire,** la nuova linea sarà completamente telecomandata e disporrà di impianti di sicurezza del tipo più avanzato. Avremo così una realizzazione, ha soggiunto M. Righetti sul **Corriere della Sera,** che è rivolta al futuro ed è destinata ad imprimere una svolta e un nuovo indirizzo al sistema dei trasporti italiani, non soltanto a quelli ferroviari.

Con i fondi del piano poliennale, poi, hanno precisato il **Corriere dei Trasporti** e **Il Gazzettino,** l'Azienda FS prevede una estesa applicazione delle tecnologie più avanzate per la regolazione dell'esercizio di linee e di nodi mediante i metodi della cibernetica e con l'impiego di elaboratori elettronici. D'altra parte, ha osservato da parte sua **Il Giorno,** la moderna tecnologia dell'informazione è già entrata nei piani di sviluppo delle FS: al fine di soddisfare con la massima celerità possibile e nel modo più economico le richieste di materiale rotabile provenienti dai vari scali oltre 250 stazioni e uffici di coordinamento si stanno dotando di apparecchiature elettroniche terminali che attraverso il colloquio con un elaboratore centrale permettono il controllo di tutte le situazioni, migliorando notevolmente l'utilizzazione e il rendimento economico del parco rotabili.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE



Rivincita delle lumache nei confronti del treno. Dopo un forte temporale migliaia di lumache hanno invaso i binari nel tratto di linea fra X e Y, costringendo un treno ad accumulare 40 minuti di ritardo in soli 7 km. Le ruote della locomotiva slittavano sulle lumache schiacciate per cui mentre il motore marciava regolarmente, il convoglio non riusciva a prendere velocità. Il personale di macchina in un primo momento non riusciva a rendersi conto dei motivi del fenomeno; poi, accertata la natura dell'ostacolo, ha condotto il treno a passo di... lumaca fino a portarlo fuori dalla insolita situazione.

MG

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

COME SI FA UN RICORSO?

QUALIFICAZIONI

Con questo brutto termine — che ha sostituito quello vecchio di « qualifica » per non creare confusione con le qualifiche delle carriere — si indica quel « giudizio complessivo » con cui si valutano periodicamente la capacità, le attitudini e l'operosità di un agente.

A tale giudizio si perviene in due fasi:

a) **Compilazione del rapporto informativo**

Com'è noto, si compone di due parti, di cui la prima — redatta dall'interessato — è un'esposizione della situazione personale e familiare nonché dei precedenti di carriera, delle aspirazioni e degli eventuali motivi di lagnanza in merito alla sua utilizzazione in servizio.

La seconda parte viene compilata dall'autorità indicata nell'allegato 11 allo S.G. (e che, di norma è il superiore diretto, alle cui dipendenze l'agente si trova al momento della compilazione del rapporto), contrassegnando le rubriche per le varie caratteristiche. Purtroppo è **generalmente ignorato** l'invito contenuto sulle « avvertenze » che precedono il « rapporto » e cioè di depennare « le eventuali espressioni o parole meno appropriate ».

La stessa autorità che attribuisce le rubriche deve poi, nelle « osservazioni », pronunciarsi sui motivi di lagnanza o sulle aspirazioni esternate dall'agente nella prima parte.

In verità con la legge 668/1967 fu fatto obbligo al Consigilo di Amministrazione di determinare nuovi criteri e modalità per la compilazione e conservazione dei rapporti informativi e di stabilire nuovi modelli, in luogo di quelli introdotti con l'entrata in vigore dello Stato Giuridico.

Ad oggi non si è ancora provveduto perché la materia è tuttora oggetto di trattativa fra Azienda e Sindacati, e pertanto rimangono in vigore le procedure originarie.

b) **Attribuzione della qualificazione**

Consiste in un giudizio complessivo, espresso sinteticamente con uno dei ben noti cinque aggettivi (eccezionale, lodevole, normale, mediocre, insufficiente) ed è formulato dall'autorità indicata nel già citato allegato 11 allo S.G.

Il giudizio di qualificazione dovrebbe essere dettagliatamente motivato sia a garanzia della serietà della valutazione sia per gli importanti riflessi che ha in sede di scrutini di avanzamento.

Nel nostro ordinamento — e finché non si provvederà, come già detto, ad innovare in materia — va motivato solo il giudizio divergente dalle risultanze del rapporto.

Procedimento

Omettiamo dal trattare dettagliatamente delle procedure fissate in materia (dagli articoli da 65 e 71 delle S.G.) per richiamare l'attenzione sull'importante novità introdotta dalla legge 668/1967 circa la validità triennale del giudizio attribuito, salvo che l'Azienda d'ufficio o a richiesta dell'interessato non provveda, in tale periodo, ad una nuova valutazione.

Ricordiamo, in proposito, che la revisione del giudizio va chiesta **entro il 30 giugno di ciascun anno** e qui occorre fare delle precisazioni.

Se al dipendente è attribuito un giudizio inferiore a « lodevole » devono essergli comunicate anche le rubriche del rapporto informativo e quindi l'interessato ha già sufficienti elementi per argomentare la richiesta.

Nel caso gli sia stato attribuito un giudizio di « eccezionale » o « lodevole » l'interessato non conosce le rubriche del rapporto, per le quali potrebbe eventualmente provocare una revisione, a meno che non si sia avvalso, nell'anno precedente, della facoltà di chiedere — **in carta libera** — visione del rapporto informativo.

Tale facoltà può essere esercitata nei quindici giorni successivi alla data di comunicazione.

Il termine per proporre ricorso gerarchico all'autorità competente (indicata nell'allegato 11 allo S.G.) avverso la qualificazione è fissato, in quindici giorni dalla data di comunicazione della stessa.

In tale periodo, si ha la facoltà, come già detto, di prendere visione del rapporto; se ciò non riesce possibile per motivi contingenti il ricorso va prodotto ugualmente nei quindici giorni **facendo esplicita riserva di produrre motivi aggiunti dopo aver preso visione del rapporto.**

Il ricorso può essere presentato anche in piego chiuso ma sempre a mezzo del superiore immediato. L'autorità competente deve decidere sul ricorso con provvedimento **motivato,** specie quando viene confermata la qualificazione attribuita; comunque, detta autorità non può modificare la qualificazione, avverso la quale l'impiegato ha ricorso, attribuendone una peggiore.

Contro la decisione — ovviamente non favorevole — dell'autorità competente è ammesso ricorso al Consiglio di Stato, sempre però per motivi di legittimità (e cioè per incompetenza, violazione di legge, eccesso di potere).

Sull'eccesso di potere (uso del potere discrezionale attribuito ad un organo in difformità dal fine per cui il potere stesso è attribuito) in materia di qualificazioni, acquistano particolare rilievo le seguenti correlazioni.

— tra rapporto informativo e qualificazione: secondo lo Statuto degli impiegati civili dello Stato non vi è l'obbligo di una necessaria corrispondenza fra tutti i giudizi analitici contenuti nel rapporto ed il giudizio complessivo racchiuso nella qualificazione. Per i ferrovieri la corrispondenza è stata fissata in modo quasi meccanico (Es. l'« eccezionale » può essere attribuito ad un Capostazione solo quando gli sia stata attribuita la massima rubrica nella caratteristica « rendimento » ed almeno in altre tre, e non meno della seconda rubrica nelle rimanenti due caratteristiche, fatta eccezione per « Stato di salute », eccetera...);

— tra la qualifica e la sua motivazione: si rileva il vizio dell'eccesso di potere quando vi è stridente contrasto tra la qualificazione e la sua motivazione;

— tra rapporti informativi relativi ad anni diversi: le qualificazioni dei vari anni sono fra di loro autonome e quindi non vi è contraddittorietà sul diverso apprezzamento degli stessi elementi di rapporti diversi, riferentisi ad anni diversi; ove però il contrasto fra i giudizi relativi ad anni diversi sia rilevante, la motivazione deve essere particolarmente dettagliata.

E' comunque illegittima, la valutazione di elementi attinenti ad anni passati e già valutati in precedenti rapporti come pure la valutazione di atti e fatti che, per la loro natura, avrebbero dovuto formare oggetto di provvedimento disciplinare.

A chiusura di queste note sulle qualificazioni, pur sottolineando la loro importanza ai fini degli avanzamenti, dobbiamo tuttavia rilevare che la giurisprudenza è stata costretta a non riconoscere quale elemento decisivo nelle promozioni stesse la massima qualificazione, considerata che, in pratica, viene talora attribuita con criteri difformi.

Un tempo il rapporto era segreto; con il nuovo Stato Giuridico si è voluta assicurare la massima pubblicità al rapporto informativo (contro eventuali arbitri del superiore) ma si è peggiorata la situazione in sede di esame dei suddetti ricorsi, appunto perché certe « larghezze di vedute » in materia di qualificazioni sono ben note a coloro che sono chiamati a decidere sui ricorsi e in particolare i giudici del Consiglio di Stato.

E', infine, da registrare la notizia secondo cui sarebbe stato raggiunto un accordo tra Azienda e Sindacati secondo cui la decisione sui ricorsi in materia di qualificazioni verrebbe attribuita alle Commissioni locali di avanzamento, accordo che verrebbe codificato mediante integrazione del disegno di legge per le code del riassetto, già presentato alle Camere per l'approvazione.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

LA FEDERATION Internationale des Associations Touristiques des Cheminots, sotto il patronato dell'Union Internationale des Cheminots, ha bandito nel 1971 un concorso tra ferrovieri per la redazione della migliore cronaca turistica.

Recentemente nella Sede dell'Unione a Parigi, la Giuria Internazionale, ha dichiarato vincitrice la cronaca « Du livre de bord de l'Express Transibérien » dell'austriaco J. Kellenberger.

Dal libro di bordo dell'espresso transiberiano

IN UN FRACASSO infernale la locomotiva elettrica porta il treno illuminato nell'oscurità appena scesa. Il fiume vorticoso riflette in un gioco di luci l'illuminazione delle vetture ferroviarie che si perde nelle fitte foreste e si confonde nell'oscurità.

Inizia la quinta notte in questo treno. Gli Urali sono già dietro di noi e presto avremo attraversato la Siberia. Va consumandosi il carbone del samovar nel corridoio. Natschalnik, il capo-treno, mi ha dato il libro di bordo del transiberiano pregandomi di annotarvi le mie impressioni di viaggio. Sfoglio il libro rilegato in pelle rossa. Gli ideogrammi tracciati in fretta dai giapponesi sono ornamenti in questi paesaggi esotici, in contrasto con l'armoniosa scrittura europea e le lettere mongole. Una malinconica musica slava diffusa dagli altoparlanti si confonde con le spiegazioni turistiche date in diverse lingue e si amalgama col monotono ritmo delle ruote sul binario. Adesso la linea si allontana dalle foreste sconfinate della taiga siberiana e torna il ricordo dei giorni di viaggio passati. Li rievoco nel libro rosso.

...Il treno si insinua attraverso le foreste e le vallate degli Urali. Stefano, il controllore dei vagoni letto e sua moglie Katiuscia stanno preparando la cena. Quando torneranno dal loro viaggio di 16 giorni a Jaroslawkaja avranno percorso più di 19.000 chilometri di ferrovia. Stefano e Katiuscia sono due giovani sposi e desiderano viaggiare insieme per qualche anno sulla transiberiana, ci sono dei premi speciali per il servizio in questo treno. Solo in seguito potranno godersi il loro appartamento alla periferia di Mosca che possono vedere solo una volta al mese. Dopo, vogliono avere dei bambini. Stefano vuole mostrarmi il confine indicando la frontiera del continente asiatico. Aspetto questo avvenimento come se si trattasse di sorvolare il Polo. Mentre il treno corre il vento gonfia le tende dei finestrini aperti e Stefano mi indica l'obelisco illuminato dal sole cadente. La locomotiva lancia il suo grido rauco che muore dietro le file di tronchi che sfrecciano lungo la strada. Katiuscia mi prende sottobraccio e mi invita ad entrare nel locale di servizio dove ha preparato la tavola. Le lampade multicolori del quadro di controllo delle apparecchiature illuminano l'ambiente: mi vengono serviti dei panini al caviale, té e dolcetti.

Stefano si toglie la ruota d'argento dall'uniforme e la aggancia alla mia giacca, « sei un collega, questo è un ricordo degli Urali ». Il té è forte e durante la notte non riesco a prendere sonno. Solo alle prime ore del mattino, quando la luna piena brilla sulla pianura della Siberia dell'Ovest, un sogno mi culla nel sonno.

...Due volte al giorno i corridoi dei vagoni letto si riempiono del profumo del borscht recato in grandi recipienti portatili dal vagone ristorante. La gente ama mangiare il borscht nell'intimità delle quattro pareti dello scompartimento, nel vagone ristorante infatti ci sono i rari stranieri del treno. La sera il personale femminile riempie i ripiani delle librerie sulle pareti laterali della vettura, distribuisce i giochi degli scacchi ed è proprio a questo punto che iniziano le « Serate da Dilanka ».

Il samovar ronfa, le porte degli scompartimenti sono spalancate e un vento fresco prende il posto del caldo della steppa. I viaggiatori si scambiano visite, si beve Kwas, un bicchiere di champagne di Crimea e si costeggia la « viuzza del paese ». Un giovane ufficiale che si sta trasferendo verso la sua nuova guarnigione lungo l'Amur, mi invita a fare una partita a scacchi con lui. Ci sediamo su due letti, uno di fronte all'altro e durante la partita vengo a conoscenza di molti particolari della sua vita. Ha trascorso la licenza dalla madre che vive nella Russia Bianca. Suo padre è caduto sul campo dell'onore in Galizia nel luglio del 1944. Ricordo la grande offensiva nel settore sud con tutti i particolari e tutti gli orrori della guerra.

Dimentico la giusta mossa (del gioco) e tengo in mano con esitazione il mio alfiere. Il mio sguardo si perde nella vasta pianura senza fine il cui orizzonte sfuma dolcemente nell'oscurità. Sento la mano del mio compagno sulla spalla e vedo il suo sguardo interrogativo. Non finiamo la partita, usciamo nel corridoio e parliamo dei paesi che ho visitato durante i miei viaggi. Mentre io sogno di andare lontano, il desiderio

---

I vincitori del nostro concorso

In vacanza a Rimini Rivazzurra

Nel sorteggio tra i lettori che hanno inviato la risposta esatta al quesito posto nel numero di marzo, sono risultati vincitori:

Domenico CHITI, Deviatore, Via Ponte Aquila 1, BRESSANONE; **Luigi DAL MOLIN**, Applicato, Via Ariosto 26, VICENZA; **Giov. Antonio MANCA**, Operaio Spec., Zona Ville, GOLFO ARANCI; **Remo PAVANI**, Verificatore, Via Tintoretto 4, TRIESTE; **Amorino ZORZINI**, Manovale, BRESSA (Campoformido).

Il D.L.F. di Rimini prenderà direttamente contatto con gli interessati per gli accordi inerenti al soggiorno: dalla Redazione di « Voci » gli auguri di buone vacanze.

La stazione di cui al quesito era quella di Milano Centrale.

di viaggiare si conclude sempre per lui nella sua piccola dacia, là dove ha trasforso le vacanze. Laggiù ora ci sono molti funghi ed egli ne ha raccolto un sacco pieno che ha poi messo a far seccare per sua madre durante l'inverno. Le ganasce dei freni serrano le ruote con fragore. La città è inondata dalla luce del fuoco che fuoriesce dalle torri della raffineria di petrolio.

Ci fermiamo per una mezz'ora. L'orologio della stazione segna le 18, mentre è mezzanotte, ora locale. Alcune contadine, con fazzoletti multicolori annodati sulla testa offrono fragole di bosco in panieri. L'americano dello scompartimento vicino si irrita per la eccesiva durata della fermata, per lui « Time is money » (il tempo è denaro). Il treno potrebbe guadagnare un intero giorno sull'orario se le fermate fossero più brevi. Malgrado tutto egli (l'americano) va a raggiungere nella sua tuta sportiva un gruppo di viaggiatori che camminano lungo la fila di vetture ferroviarie del treno espresso e tutti ne approfittano per sgranchirsi le gambe. L'immensa hall della stazione è piena di gente che si è sistemata per terra con coperte, cappotti ed altro per passare lì la notte. Il treno era al gran completo e possono passare dei giorni prima di avere un biglietto per il « Grande Est ». Bisogna sempre avere pazienza. Qui il tempo non ha lo stesso valore che in Europa. Una famiglia di un paese vicino a Jaroslaw che divide con me lo scompartimento si è ritirata dalla vita attiva. Sul tavolo dello scompartimento c'è la carta del percorso una macchia di unto si è allargata fin sul tracciato. Una croce indica la meta di un lungo viaggio in un paese privo di vite umane. Petje, il ragazzino, tiene in braccio un piccolo cavallo di legno che era stato certamente suo compagno di giochi nella stradina polverosa del paese. Sulla parete divisoria della vettura è appesa una stampa raffigurante un piccolo paese con povere case coperte di paglia, steccati in rovina, eleganti betulle e qualche girasole. I fagotti, valigie e panieri che riempiono lo scompartimento contengono oggetti che hanno un valore sentimentale da cui non si vorrebbe essere privati nella nuova patria. Blocchi di case tutte uguali e giganteschi impianti in acciaio di fabbriche sfilano a velocità crescente davanti a noi come dei segnali luminosi. Negli scompartimenti vicini è tornata la calma ed il treno prosegue il suo percorso nella taiga. Le storie fantasmagoriche di Gogol invadono i miei pensieri. La sirena della locomotiva mi riporta alla realtà. Mi sono addormentato ad un'ora tarda. Al mattino Katiuscia apre la porta dello scompartimento e serve un « tschai » bollente. Un cielo blu scuro ci saluta dal finestrino e i viaggiatori di nuovo affollano i corridoi del treno.

Sta per nascere una nuova storia per il libro di bordo.

J. KELLENBERGER

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

(segue da pag. 2)

scatti di stipendio riferentisi alla legge dei ruoli aperti? Cioè la legge sul riassetto abrogava le precedenti leggi?

La situazione è questa; le fortunate categorie che con i ruoli aperti di *prima*, beneficiarono di promozioni hanno *poi* avuto la riconferma di questo vantaggio non indifferente in sede di riassetto.

Senza ombra di dubbio vi è una palese ingiustizia.

Renato Maldini - *Parma*

● *In sostanza quanto afferma ci sembra giusto e per questo ci auguriamo che sia tenuto nella dovuta considerazione da chi di competenza. Per quanto abbiamo potuto accertare, tuttavia, almeno per il momento la situazione è « ferma ».*

QUELLO CHE CONTA

Cara Voci,

con le nuove disposizioni relative alle concessioni di viaggio siamo stati tutti inseriti in un certo livello relativo alle diverse qualifiche rivestite. E fin qui nulla da eccepire.

Adesso sono intervenute nuove disposizioni che mi sembrano peggiorative. Moralmente ci sentiamo umiliati per la considerazione in cui è tenuta la nostra qualifica (Operaio Spec.to) che pure è stata conseguita con esami, concorsi, abilitazioni, traslochi e preparazione professionale (che oggi non contano più) sia ancora per quanto l'Azienda ha fatto anche nel caso, appunto, delle concessioni di viaggio.

A certe qualifiche di altri Servizi, alle quali in precedenza veniva usato lo stesso trattamento è stato rilasciato ora il Biglietto di 1ª classe. Non era forse giusto che, anche se «ad personam» ci avessero usato lo stesso trattamento? Questo poteva anche essere una scusa per far vedere che almeno in questo settore la vera qualifica dell'Op. Spec.to esisteva ancora e che non è affatto soppressa come alcuni pensano.

Piero Ricci - *20° Tr. Pontedera*

● *Innanzi tutto ci lasci dire che non siamo d'accordo con lei quando afferma che oggi « non contano più » concorsi, abilitazioni, preparazione professionale, ecc. E' come dire che oggi all'Azienda non interessi avere personale qualificato nel suo mestiere, non solo, ma con un'ampia cultura generale. In realtà è vero il contrario.*

Comunque, non le sembra ormai privo di significato il rifarsi a situazioni che potevano costituire « privilegio? ». Nelle disposizioni che ormai l'Azienda da tempo va emanando, infatti, si cerca soprattutto di eliminare le sperequazioni.

Naturalmente si cerca sempre di non far fare il cammino del gambero a nessuno. E ciò è valido anche per le concessioni di viaggio. Per il suo quesito in particolare abbiamo più volte scritto che, a seguito di una laboriosa trattativa Azienda-Sindacati, al personale dei livelli 3 e 4 è stato concesso il biglietto serie F di 1ª classe per tutta la rete e le concessioni di 1ª classe per i loro familiari, mentre tutti gli altri dipendenti che hanno il biglietto F di 2ª classe, quindi anche all'Op. Spec.to, è stato consentito di utilizzarlo per 12 viaggi in 1ª classe senza più il vincolo dei 500 chilometri. Non è tutto quello che gli interessati chiedevano ma non è neanche poco. Questa facoltà è estesa anche ai familiari i quali praticamente possono utilizzare, al limite, tutti i 4000 oppure i 6000 chilometri in 1ª classe.

LA NOSTRA INTERPRETAZIONE

Cara « Voci »,

sono un dipendente della 1ª Zona I.E. di Trieste. Nella nostra Zona gli agenti in turno di reperibilità (settimanale) fanno servizio dal lunedì al lunedì successivo e godono dei riposi al martedì e venerdì seguenti la settimana di reperibilità. E' stato adottato questo sistema perché gli agenti hanno rifiutato di essere considerati « reperibili » nei giorni in cui godono del riposo settimanale.

Premesso questo, espongo il mio caso: ho soddisfatto il turno di reperibilità dal lunedì 30 ottobre al lunedì 6 novembre. Regolarmente ho goduto del riposo il martedì 7 novembre mentre mi è stato negato il venerdì 10 perché (interpretazione dei superiori) il 4 novembre (sabato) essendo festivo sono rimasto a casa reperibile secondo quanto disposto dall'art. 19 DCA.

Gradirei la tua interpretazione delle norme che regolano il caso esposto, perché qualora fosse giusta l'interpretazione dei miei superiori, qualsiasi festività infrasettimanale dovrebbe annullare il riposo del sabato per il personale che applica la settimana corta.

Franco Marzetti - *Villa Opicina*

● *La nostra interpretazione è la seguente:*

La reperibilità segue il turno prestabilito, il quale turno non comprende le giornate di riposo settimanale.

Con le attuali norme e fino a quando non entrerà in vigore la nuova legge (prossima, peraltro), mentre il riposo settimanale assorbe la festività infrasettimanale non avviene l'inverso: la festività, insomma, non viene considerata anche riposo settimanale di turno.

In sostanza, il riposo settimanale per coloro che fanno la settimana corta deve essere di 48 ore anziché di 24. Tutto qui.

ANZIANITA', PREMIO INDUSTRIALE, TITOLARITA'

Signor Direttore,

in un Deposito Locomotive di livello D, secondo l'ordinamento del Servizio Materiale e Trazione (all. 5, lettera circ. n. 1/03.01 del 16 febbraio 1963, aggiorn. gennaio 1968) il settore degli uffici è così ripartito: T.DL.101 Segreteria Deposito; T.DL.101.3 Magazzino scorte; T.DL. 101.4 Deposito combustibile.

Nell'impianto, l'organico del personale dell'Ufficio prevede due Agenti di concetto ed uno dell'esecutivo.

Secondo la pianta organica, il Segretario più anziano, con l'aiuto dell'applicato svolge le mansioni di Dirigente Amministrativo con le incombenze relative all'amministrazione del personale, (archivio-disciplina, biglietti, inconvenienti d'esercizio, competenze personale d'officina, di rimessa e P.d.M.) e gestione del Deposito Combustibile.

Al Segretario meno anziano è affidata la gestione del materiale di scorta e di consumo (Mag.tto Scorte).

Si domanda: ad un terzo Agente di concetto nella posizione di soprannumero, a cui viene affidata la gestione del Deposito Combustibile, può essere attribuita, l'aliquota integrativa del premio industriale (utilizzazione: 3 misure del mansionario), come stabilisce l'art. 66 del

(segue a pag. 26)

Ci scusiamo con gli amici pensionati per la mancata pubblicazione in questo numero della rubrica loro dedicata. Il nuovo collega che curerà « Amici in pensione », dott. Roberto Antonelli, sta raccogliendo gli elementi per le risposte da fornire agli interessati e pertanto debutterà con la sua prima collaborazione nel numero di « Voci » del prossimo settembre. Chi avesse comunque da richiedere con assoluta urgenza una informazione può telefonare al dott. Antonelli al numero F.S. 2028.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

(segue da pag. 25)

DCA ed evidenziato dalla circolare P.101-4.9, datato Roma 25-2-72, n. P.3.3./11700?

Si dà il caso che per determinate circostanze, la Dirigenza Amministrativa venga affidata ad un Segretario Tecnico, e la Gestione del Magazzinetto Scorte ad altro Segretario Tecnico, dello stesso concorso, ma meno anziano nel ruolo e nell'età.

Si domanda: un terzo Segretario in soprannumero rispetto alla pianta, pur essendo meno anziano nella qualifica e nell'età rispetto ai primi due, sol perché non è tecnico, acquisisce il diritto ad occupare il posto di pianta scalzando il p.q. Tecnico più anziano?

Un evento del genere non sarebbe in contrasto con quanto sancisce l'art. 2 dello Stato Giuridico (legge 425/1958)?

Salvatore Bonamico - *Siracusa*

● *Nella sua lettera sono contenuti due quesiti: uno relativo al premio industriale ed uno relativo al posto di pianta.*

Il premio industriale prescinde dall'anzianità: la parte fissa è legata alla qualifica e la parte variabile, compresa tra un minimo ed un massimo, è legata alla mansione.

Quando la qualifica e mansione non coincidono, ci si comporta come la logica suggerisce: applicando cioè la parte variabile del premio relativo alla mansione anche se questo è previsto per una diversa qualifica.

— Il secondo quesito è più delicato: capo dell'impianto è considerato, secondo la tradizione e secondo l'organizzazione del lavoro colui che occupa il posto considerato da titolare a prescindere dall'anzianità. Per esempio in un Deposito Locomotive il titolare è il Capo Deposito anche se meno anziano del Capo Tecnico dell'Officina; in una stazione il titolare è il Capo Stazione anche se meno anziano del Capo Gestione.

Nel suo caso applichi per analogia questa norma ed avrà la risposta.

DA GUARDIA A CONDUTTORE

Cara « Voci »,

dall'11.2.1952 al 25.10.1954 sono stato alle dipendenze del Governo Militare Alleato di Trieste, (Guardia Pol. Civile, impiegato non di ruolo), servizio che ho già riscattato agli effetti della pensione e che sto riscattando agli effetti della buonuscita.

Sono transitato in Ferrovia il 1° luglio 1963, quale vincitore di concorso esterno a Conduttore. Beneficerò anche io dell'art. 29 - Legge n. 40 del 15-2-1967?

Natale di Diorgio - *Milano*

● *L'art. 29 della legge 40 prevede il riconoscimento del servizio ferroviario non di ruolo nella posizione di avventizio straordinario e contrattista per cui la sua situazione non ci sembra che sia prevista.*

Ad ogni modo la maggiore anzianità si riflette sulla attuale qualifica se questa è compresa nella medesima carriera della qualifica nella quale svolse il servizio non di ruolo.

Il Conduttore, gruppo esecutivo dell'esercizio è del medesimo livello di Guardia? Il nostro parere sarebbe no, però, se vuole essere più tranquillo avanzi domanda al Servizio Personale delle F.S.

SERIE « Ao »: I CASI DEL « SI' » E DEL « NO »

Egregio Direttore,

sono un ferroviere, dipendente delle « Officine Materiale Rotabile » di Torino, collocato in pensione dal 16-4-1973.

Ho una figlia di diciassette anni che studia a Pinerolo. Siccome fino ad oggi (anno scolastico 1972-73) ha usufruito del biglietto serie Ao, vorrei sapere:

a) se potrà ancora ottenerlo;
b) se sì fino a quando;
c) a chi dovrò rivolgermi per averlo.

Michele Anselmo - *Barge*

● *La concessione del biglietto serie Ao per sua figlia è condizionata al corso di studi che segue. Se sua figlia ha iniziato il corso (es. magistrale, ragioneria, ecc.) prima del pensionamento la risposta è « si »: purché prosegua quello stesso corso di studi, potrà ottenere il biglietto serie Ao fino al conseguimento del diploma.*

Nel caso in cui, ad esempio, conseguita la licenza media o ginnasiale nell'anno 1972-73, debba iniziare un nuovo corso di studio, la risposta è « no ».

Comunque l'Ufficio Personale Compartimentale è quello competente a decidere sulla concessione per cui sarà opportuno che lei chieda maggiori delucidazioni e le eventuali procedure da seguire nel caso che sua figlia avesse titolo al biglietto serie Ao.

DA CALTANISSETTA A PALERMO

Il Capo Treno in pensione Calogero Lombardo ci chiede se ha diritto ad ottenere il biglietto BK di prima classe ed a quale ufficio deve rivolgersi visto che il centro rilascio concessioni di Caltanissetta afferma che non ha disposizioni al riguardo.

All'amico Lombardo diciamo che in base a recenti disposizioni ha diritto alle concessioni di viaggio di 1ª classe ed aggiungiamo che l'Ufficio Personale Compartimentale di Palermo ha certamente le disposizioni relative all'argomento.

Se non risolve il suo problema a Caltanissetta si rivolga a Palermo!

SOLIDARIETA'

Cara Voci della Rotaia,

Siamo un gruppo di capistazione, lettori affezionati del nostro giornale aziendale, e vorremmo che attraverso le sue colonne ci venisse un giudizio obiettivo ed equo, come sempre avviene, sul seguente quesito:

siamo in graduatoria di trasferibilità dal 1971 del Compartimento di Torino ma non siamo ancora stati trasferiti perché i Compartimenti richiesti (Roma, Napoli, Bari, ecc.) ricevono col contagocce. Ritieni giusto che in questi compartimenti molti Assistenti occupino il posto di Capostazione, mentre per noi si dice che non c'è posto? Inoltre, con ogni probabilità costoro hanno fatto tutta una carriera a due passi da casa mentre noi che abbiamo vinto un concorso nazionale ed abbiamo quindi tutti i titoli richiesti, dobbiamo stare, per così dire, in esilio.

Se le cose stanno così, perché non dovremo avere la precedenza su questi peraltro benemeriti Assistenti di stazione?

(Lettera firmata da un gruppo di capostazione)

● *A nostro parere le vostre osservazioni, sono legittime. Quindi in via di principio si potrebbe dire che avete ragione.*

In realtà bisogna anche considerare ciò che ha valore sotto il profilo umano. In virtù di questa ultima considerazione Azienda e Sindacati hanno ragionato grosso modo così:

— gli assistenti di stazione hanno coperto determinati posti di pianta nei momenti di scarsità di personale, quando l'Azienda ne aveva maggiore bisogno. Essi hanno sopportato i momenti di super lavoro, hanno conseguito le debite abilitazioni e svolgono ora in via continuativa le mansioni di movimento in posti banalizzati.

Portare i nuovi assunti, ora, in quegli impianti significa matematicamente mandare via gli altri, anziani quanto loro e forse di più.

Forse aspettando con pazienza che man mano si rendano disponibili anche per voi i posti di pianta, potrete evitare nuovi disagi a chi (gli Assistenti) tutto sommato ha più meriti che demeriti! Non vi pare?

La borsa di studio di V. d. R. e della B. N. C.

Per mille ragazzi dieci milioni

Anche quest'anno assegneremo un premio di L. 10.000 ai mille scolari che hanno frequentato col miglior profitto la quarta elementare. Pertanto tutti i ragazzi, figli di ferrovieri nostri abbonati e soci della B.N.C. (cioè a dire in possesso di quota di capitale e, nel contempo, correntisti o assicurati) che abbiano frequentato la quarta elementare ottenendo con buona votazione la promozione alla quinta, possono concorrere all'assegnazione di un premio-studio di lire 10.000. **Per partecipare al concorso è sufficiente inviare entro il 30 settembre 1973 alla Direzione Generale Banca Naz. Comunicazioni - Ufficio Programmazione - Via Abruzzi, 10 Roma - questo tagliando debitamente compilato e una fotocopia della pagella scolastica.**

Aspettiamo al più presto le vostre pagelle... e tanti auguri!

CONCORSO PREMI STUDIO

Nome e cognome del ragazzo .....

Nome e indirizzo del padre .....

Abbonato a « Voci della Rotaia » (numero abbonamento) .....

Socio della B.N.C. (Indicare la serie e il numero della quota di capitale) .....

Correntista o assicurato (Indicare il numero di cc o numero della polizza di assicurazione) .....

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC tutto è più semplice, sbrigativo, sicuro: si spende di meno, il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli perché la polizza comprende anche la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Leo Vitalini
Tel. 3130

● **Due fiocchi rosa** in casa dell'Operaio arm.to Mazzoli Lucio di Tolentino per la nascita di Milena e Loredana: felicitazioni ed auguri vivissimi. E' nata Ester all'Ispettore Capo Cericola dott. Michele dell'Ufficio Comm.le e Traffico: un benvenuto alla neonata e rallegramenti ai genitori. Auguri anche al Manovale Salari Franco di Perugia per la nascita della primogenita Silvia.

● **L'Assistente di stazione** Piermarini Mauro di Perugia si è unito in matrimonio con la gentile signorina Paola Centonervi. Vivissimi auguri alla felice coppia.

● **Sentite condoglianze** al C.S. Super. Renzi Renzo e all'Assistente di stazione Peppoloni Giuliana per la perdita dei loro padri.

● **Per raggiunti limiti di età** sono stati collocati in quiescenza l'Operaio qual. Vielmini Oreste di Roseto, l'Operaio arm.to Mattiucci Leone di S. Benedetto e l'Ausiliario Viagg. Di Crescenzo Elmo del D.P.V. di Pescara: auguri di serena e lunga vita.

● **Fiocco celeste** in casa del Capotreno Molinelli Mario e dell'Ass. di stazione Gobbi Deanna di Ancona per la nascita di Andrea. Ai felici genitori complimenti vivissimi e un benvenuto al neonato. E' nato Vincenzo al Segret. Tecnico Fiorilli Antonio di Pescara, Mario all'Applicato Capo Mancini Armando dell'Uff. Ragioneria di Ancona; Emiliano al Manovratore Fancelli Vittorio e Giuliano al Manovale Bussotti Ottavio, ambedue di Foligno; Andrea al Capo Gestione Capezzali Renato di Perugia. A tutti complimenti ed auguri.

● **In seguito ad incidente** stradale è deceduto all'età di 34 anni l'Oper. arm.to Valoroso Mario di Pescara; sono pure deceduti fuori servizio il Capo Staz. Super. Di Rico Alberto di Scafa di 38 anni, e l'Oper. spec. arm.to Petrelli Alfredo di Foligno. Alle famiglie così duramente colpite vada l'espressione del nostro più vivo cordoglio.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **L'ing. Enrico Bianco** ha lasciato la dirigenza del Compartimento di Bari ed ha assunto la dirigenza del Servizio Impianti Elettrici. In apparenza è un avvicendamento alla dirigenza come tanti, ma per i ferrovieri del nostro Compartimento rimane come una data, perché l'ingegner Bianco ha lasciato la sua impronta di tecnico, di uomo e di docente di grande valore e per le realizzazioni effettuate e soprattutto per aver create le valide premesse ad un più razionale ed ordinato sviluppo degli impianti ferroviari del Compartimento. All'ing. Bianco, noi che avemmo il piacere e la fortuna di essergli vicini nel quotidiano lavoro, va anche il sincero ringraziamento di « Voci » per l'appoggio offerto al periodico aziendale.

Buona fortuna e buon lavoro, ing. Bianco.

● **La dirigenza del compartimento** è stata assunta dall'ing. Egidio Candiloro, già Capo dell'Ufficio Lavori di Bari stessa. Questa volta l'ing. Candiloro ci facilita il compito di presentarlo perché avendo partecipato attivamente alla vita del Compartimento già da prima della seconda guerra mondiale (lo ricordiamo Capo Reparto Lavori avvolto in una coperta da campo su un carrello insieme ai « suoi » Cantonieri), ne conosce appieno il « curriculum », ma a sua volta è egli stesso ben conosciuto ed apprezzato dai ferrovieri che con lui collaboreranno in questa difficile fase della vita aziendale: sotto questo aspetto la scelta non poteva essere più felice.

Buon lavoro, sinceramente, ing. Candiloro.

● **A Bari centrale** è stato attivato lo scalo di Parco Sud appositamente attrezzato per il carico e scarico di auto al seguito dei viaggiatori. Tale realizzazione alleggerirà, specie in periodo estivo, l'intasamento che si verifica alla stazione Centrale.

● **A Spinazzola** la Sezione D.L.F. è stata visitata dal Direttore Compartimentale che era accompagnato dal Presidente del D.L.F. di Foggia. Entrambi si sono affabilmente intrattenuti con i dopolavoristi.

● **A Foggia** il D.L.F. ha allestito la 7ª Mostra compartimentale di Arti Figurative. Sono stati premiati: Pittura, 1° Angela Mastropietro, 2° Vincenzo Chieco, 3° Antonio Bucci, premio speciale a Claudio Brunetti; Incisioni: 1° Antonio Bizzarro, 2° Dora Leccese, 3° Luigi Perrone; Scultura: 1° Antonio Amorico e Vittorio Pesola, 2° Domenico Iurino, 3° Ciro Neglia. Congratulazioni agli artisti per il buon livello raggiunto. Alla cerimonia inaugurale erano presenti le maggiori Autorità cittadine oltre al Direttore Compartimentale e al Consiglio Direttivo del DLF al quale va un meritato plauso per la perfetta organizzazione.

● **All'AVIS di Barletta** l'Operaio qualificato Pasquale Marella ha donato volontariamente una unità del proprio sangue con alto senso di altruismo.

● **Lady Puglia** è stata eletta la gentile signora Marisa Favia-Fasano, figlia del Segr. Sup. 1ª classe Michele Favia dell'Ufficio Ragioneria. Vivi rallegramenti.

● **Viva impressione** ha destato l'immatura perdita del Dir. Sup. a.r. dott. Ettore Barbatelli, già Capo Ufficio Commerciale e solo da qualche mese collocato a riposo a domanda. Le nostre sincere condoglianze alla famiglia per la perdita di un galantuomo di vecchio stampo.

● **L'onorificenza** di Cavaliere al M.R.I. è stata attribuita al C.S. Sup. Giuseppe Armienti, titolare di Sannicandro, e all'Assistente a.r. Silvestro Triggiani, già di Bari Centrale; congratulazioni agli insigniti.

● **Le nozze d'oro** ha celebrato l'A.M. a.r. Antonio Curcetti insieme alla gentile consorte Giuseppina Delli Carri: auguri cordiali per quelle di diamante.

● **Binario dieci** per la piccola Anna, figlia del C.Tecn. Sup. Raffaele Virgilio dell'Ufficio Trazione, la quale è stata promossa alla 4ª elementare con tutti dieci. Sinceri complimenti.

● **La Cicogna** ha portato il terzogenito Sabino all'A.M. Francesco Curci del Deposito Locomotive di Bari. L'Assistente Capo di Bari C.le G. Battista Orfino è diventato nonno per la undicesima volta, grazie all'arrivo del nipotino Giovanni: auguri a tutti.

● **Sono andati in pensione:** il Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. Vincenzo De Pace, dell'Ufficio Lavori; il Macchinista Attilio Erriquez del Deposito Locomotive di Bari e il Macchinista Giovanni Plebiscito dello stesso D.L.: a tutti il nostro cordiale augurio di lunga e serena pensione.

● **Un infortunio mortale** è capitato all'Operaio Ferdinando Volpi a Castelfranco Emilia. I colleghi e amici della Stazione di Gioia del Colle hanno esternato, in modo tangibile, la loro umana solidarietà alla famiglia. E' venuto a mancare il Macchinista a.r. Gennaro Di Benedetto, padre dell'Assistente Teodoro di Cfantino: le nostre condoglianze.

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Ferrovieri emiliano-romagnoli** hanno partecipato alla 1ª traversata internazionale podistica dell'Appennino, la Firenze-Faenza di 100 Km., organizzata dall'UOEI e dalla Società del Passatore. Partiti alle ore 21 da Piazza della Signoria, avevano 22 ore di tempo; ebbene, il primo dei ferrovieri, Aldo Galeotti (Macch. DL Bol. Cle) ha impiegato 14h 47'5", seguito nell'ordine da Gino Laghi, Cond.; Nazzareno Sarchielli, Op. spec. TE; Giuliano Fregnani, Ass. staz; Loris Bagnara, CS Sup.; Davide Quarantini, Ass. staz.; Angelo Succi, CPV Sup. tutti di Faenza; inoltre da Riccardo Linguerri, Macch. DL Bol. e Claudio Marchi, Op. arm. di Lugo. Al traguardo intermedio di Marradi (km. 64) sono infine giunti Giorgio Casadio, C. Tr., e Natale Vacchi, Contr. Viagg.; ambedue di Faenza, poi Paolo Degli Esposti, Op. Spec. di Bologna.

Tutti sono stati premiati con diplomi, medaglia d'oro (d'argento per chi s'è fermato a Marradi) e bottiglie scelte del « Passatore ». All'intero gruppo è stata assegnata una coppa per essere risultato il più numeroso all'arrivo: su 1071 partiti, soltanto 347 sono giunti a Faenza. Nel felicitarci, li nominiamo tutti Guardalinea « ad honorem ».

● **Gli 8 DPV del Compartimento** — Bol. Cle e S. Donato, Ferrara, Faenza, Parma, Piacenza, Rimini e Rovigo — sono andati a gara in una simpatica girandola di festeggiamenti al cav. Luigi Collina, CPV Sovrint. all'atto del suo collocamento a riposo, dopo ben 40 anni di servizio, di cui gli ultimi 9 alla dirigenza del Rip. Pers. Treni. La mano del festeggiato, abituata alla fermezza di una dirigenza formatasi nel Genio Ferrovieri,

è stata ad un tempo capace e molto umana; durante gli addii, ha stretto trepida tante altre mani di dirigenti, di controllori, di conduttori, di collaboratori vari ed ora si alza timida per chiedere di muoversi in un affettuoso saluto che comprenda tutti ed a tutti beneauguri.

● **Aranci in fiore** a Bol. Corticella, i cui Manovr. Sergio Bugamelli e Luciano Cacciari hanno impalmato rispettivamente le gentili signorine Paola Bedocchi ed Ivana Scanellini. Auguroni.

Nozze felici anche all'UPC, fra l'Appl. Angela Cevenini ed Icleo Veneri, l'Appl. Angela Natalini e Candido Serraino, l'Ass. st. M. Luisa Ronconi e Miro Alberti. All'UPC vi sono inoltre due culle per due cantanti in erba: Simona dell'Appl. Franca Tozzi e Gaia dell'Ass. st. Giorgio Germani. Evviva.

● **Benandati** — con i sacri e preziosi crismi del DPR 748 — l'ing. Fabio Melani (già Capo dell'Ufficio Trazione), con la qualifica di Dirigente Generale; il prof. Gino Benfenati (I.E.), Isp. Capo Agg.; il rag. Giuseppe De Pasquale (Comm.), Dir. Sup. Auguri anche a loro, anche se non ne hanno bisogno subito.

● **Dopo quella degli Zanasi**, ecco la dinastia ferroviaria degli Annovi, iniziata con Alfonso (cl. 1865), Cant. e poi Guardiano sulla Modena-Mantova; Duilio e Remo (di Alfonso), rispettivamente CG Ple e CS Ple; Danilo (di Duilio), CG Ple e Lamberto (di Danilo), Segr. Tecn. Nel felicitarci per tanta fiducia nella nostra Azienda, soggiungiamo — a richiesta — che si ha titolo al riconoscimento di « Anziano della rotaia » solo con 35 anni di servizio effettivo, cumulabile unicamente con quello prestato nel Genio Ferrovieri.

● **54 coppie di ferbocciofili**, in rappresentanza dei DLF di Bologna, Rimini, Rovigo, Ferrara, Modena, Reggio E., Parma e Fidenza, si sono date battaglia nel Campionato Comp.le tenutosi a Reggio E. La coppia locale Cingi-Corradini è stata l'unica di cat. C ad entrare in semifinale, facendosi largo fra tante coppie di campioni navigati di categorie superiori. Gioco piacevole, vittime illustri (prima fra tutte la coppia dei modenesi Bianchini-Castellani, campioni uscenti). La finalissima ai 15 punti fra Campadelli-Vallona (Bologna) e Messori-Miglioli (Parma), seguita da un interessatissimo pubblico, è stata vinta dai bravi felsinei. I DLF si sono classificati nel seguente ordine: BO (punti 19), RE (9), PR (8), FE e RO (3). Ottima l'organizzazione e la direzione della gara, a cura del sig. Lusetti di Reggio Emilia.

● **Adesso la stazione** di Bologna merita veramente l'aggettivo « Centrale » perché, oltre al vetusto Piazzale Ovest, ha ora l'imberbe Piazzale Est. A detta degli addetti ai lavori, non è un gran ché, dal momento che solo 11 sono i treni che vi fanno giornalmente capo. Pur tuttavia, un minimo di funzionalità si è accresciuta e, quel che è più appariscente, le due nuove pensiline col fabbricatino, lindi lindi come tutte le cose nuove, hanno abbellito quell'angolo che, prima, era tanto faticoso tenere pulito. Adesso aspettiamo che si decida la collocazione decorosa — e bene in vista — del « ferrobattuto » che il bravo Veronesi ha dedicato al ferroviere caduto: chi passerà comodamente seduto sul treno in transito, non si dimenticherà cosa costa, tante volte, troppe, il suo viaggiar sicuro.

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Il Sindaco di Firenze**, avvocato Luciano Bausi, domenica 10 giugno ha inaugurato i nuovi impianti sportivi realizzati in Via Paisiello dal locale Dopolavoro Ferroviario. Detti impianti (palestra, pista di pattinaggio e giochi per bambini) vanno ad arricchire notevolmente il Centro Sportivo del sodalizio già attualmente dotato di un campo di calcio, otto campi da tennis, un bocciodromo con tre campi coperti e un campo di pallavolo, in attesa che quanto prima giunga anche la sospirata piscina coperta per la quale è già disponibile il terreno ed il cui progetto è già stato depositato in Comune.

Il Presidente del Dopolavoro, Bruno Dalicandro, nel saluto ai convenuti ha auspicato, tra l'altro, un sempre più fattivo intervento del Comune stesso nella realizzazione di quelle opere che, in definitiva, contribuiscono a potenziare l'attrezzatura sportiva e ricreativa per l'intera città; il sindaco, rispondendo al saluto, ha confermato l'impegno dell'amministrazione comunale a concedere il contributo per la costruzione della piscina subito dopo l'approvazione del bilancio 1973 da parte del Consiglio.

Tra gli impianti ora inaugurati, la palestra — appena corredata delle necessarie attrezzature — sarà prevalentemente destinata a corsi di addestramento e, come tale, sarà frequentata per lo più dai giovanissimi i quali, più di altri, avvertono la necessità che siano messi a loro disposizione mezzi e locali idonei a favorirli nel loro sviluppo fisico.

Alla cerimonia inaugurale hanno partecipato centinaia di ragazzi in tenuta sportiva. Tra le numerose autorità il Direttore Compartimentale, prof. Martarelli, e il Direttore del Servizio Materiale e Trazione, ing. Bolognin.

● **Uno sportivo** di eccezione: Giancarlo Curradi, per la seconda volta consecutiva campione italiano di motocross per la classe 125 junior. Il giovane ferroviere (22 anni, coniugato con prole, in servizio a S. Stefano Magra) rappresenta oggi uno dei maggiori punti di forza della Federazione Motociclistica Italiana impegnata in questa specialità anche a livello mondiale.

La ancora breve ma brillante carriera sportiva di Curradi ebbe inizio nel 1969, anno in cui vinse ben 14 gare consecutive e si classificò secondo nel campionato toscano della classe 50. L'anno successivo, con le Ancillotti 50 e 125, vinse 15 gare. Nel 1971 vinse tutte le gare a cui partecipò conquistando il titolo italiano cadetti. La sua impresa più bella si vide a Serramazzoni dove vinse la prima « manche » dei premondiali riuscendo a precedere i più forti corridori del mondo. Nel 1972, passato alla categoria juniores, ha preso parte con la squadra azzurra ad alcune gare valide per il campionato del mondo, ottenendo un quarto ed un sesto posto.

Quest'anno in campo nazionale non ha avuto rivali: con le vittorie di Casale Monferrato e di Bavari e con il piazzamento a La Vecchia, ha conquistato il titolo italiano. Molto bene anche il campionato classe 250: si è infatti aggiudicata con gran classe la prima corsa in calendario svoltasi sul circuito di Polcanto (Firenze).

Silenzioso, moderatamente timido e schivo da ogni forma di pubblicità personale, Curradi, quando sale in sella, riesce a trasformarsi completamente: tira fuori una grinta incredibile che, aggiunta ad una ragionata sericolatezza e ad uno stile perfetto e inconfondibile, sta dando all'Italia le prime soddisfazioni in questo sport, fino ad oggi dominato dai fuoriclasse stranieri.

● **Successo senza precedenti** per la « 3ª Festa del tempo libero » organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Firenze e svoltasi dal 30 maggio al 3 giugno al camping Belmare di Castagneto Carducci. La manifestazione, che ha lo scopo di valorizzare il tempo libero trascorrendolo in varie e piacevoli attività di gruppo, ha visto la partecipazione di centinaia di persone, tutte impegnate nelle numerose gare in programma: dal concorso fotografico a quello di disegno estemporaneo dei più giovani, dalla preparazione di intingoli e manicaretti (riservata alle signore) agli spettacoli di arte varia, dai quiz culturali alle ricreazioni popolari. Particolarmente gradito lo spettacolo offerto dai figuranti del calcio in costume fiorentino e quello di canzoni popolari toscane i cui originali sono stati curati dal « gruppo « Il Tornasole » di Firenze.

La popolazione locale ha mostrato di gradire in modo particolare la manifestazione e numerosi sono stati gli inviti a rinnovare, nel prossimo anno, il piacevole incontro.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Un saluto di commiato** all'Ing. Antonio Villa che lascia il servizio dopo ben quattro anni di dirigenza del nostro Compartimento. Al valente Funzionario che ha svolto con alta capacità, competenza e la massima signorilità il delicato ed impegnativo incarico, il grato ricordo di « Voci » e gli auguri di ogni bene. Al nuovo Direttore Ing. Francesco Melis che già ha avuto modo di esprimere le sue alte capacità in qualità di Capo del locale Ufficio Impianti Elettrici, un deferente evviva di congratulazione. Certamente il meritato riconoscimento lo unirà ancora di più al al nostro Compartimento al quale ha già dato un determinante contributo nelle recenti ampie trasformazioni degli impianti ferroviari.

● **Marcia nuziale** per Vincenzo Scialò, Operaio presso il posto M.C. di Genova Campasso e la gent.ma Sig.ra Maria; a Giuseppe Piccardo Operaio qualif.to della Squadra Rialzo di Savona ed alla gentilissima Sig.ra Maria; per Giuseppe Zunino operaio qualificato della Squadra Rialzo di Savona e la gent.ma Sig.ra Maria Rosari. Auguriamo a tutti lunga vita ed un felice domani.

● **A Ventimiglia** notevole successo della Rassegna Nazionale Arti figurative per ragazzi che il DLF Ventimigliese ha organizzato con l'ormai collaudata capacità ed efficienza.

Numerosa la partecipazione che denota l'ampio consenso che riscuote la manifestazione per il valido contributo del sodalizio Ventimigliese. Bene al presidente Manelli ed ai suoi più vicini collaboratori Florio, Porfirio e Sismondini.

● **Molti auguri**, brindisi e lieti abbracci per i neo-pensionati ai quali auguriamo serena quiescenza:

Angelo Panarese 1° Manovratore - Genova PP., Rosa Molinari nata Rosina Appl. Capo - Ufficio C.T., Maggiorino Passalacqua Assistente Capo - Genova PP., Ferri Verif.re Posto Verifica GE.PP., Dino Gori Macch.ta - D.L. GE.B.le, Lorenzo Robotti Op. Spec.to - Squadra Rialzo Trasta, Giuseppe Zanchetta Verif. Posto Verifica GE.PP., Angelo Aste Macch.ta - D.L. GE.B.le, Italo Guerrini Macch.ta - D.L. GE.B.le, Ludovico Pellegrini Segretario Sup. 1ª Cl. - D.L. GEB.le, Felice Lorenzini Segr. Tec. Sup. 1ª Cl. - Ufficio I.E., Angelo Fossati Op. Spec.to Arm.to 13° Tr. Ovada, Araiso Fasciolo Commesso - Ufficio Lavori, Vincenzo Rocca C.G. Sup. - GE. Sampierdarena, Ugo Pallavicini C. Tecnico Sup. 1ª - 3° Tronco Arm.to, Antonio Onorato Macch. T.M. - DL. Ge. Rivarolo, Stefano Prato Macch. T.M. - Novi S.B., Alfredo Dane C.G. Sup. - Gestione Autonoma, Giovanni Camarda Op. Spec.to - Sq. Rialzo, Ducio Deglinnocenti C.G. Sup. - Ge. Sestri P., Italo Gatio Op. Spec.to - 2ª Zona I.E. Albenga, Maro Cardone op. Arm.to - 8° Tronco Rivarolo.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Avvicendamento** alla dirigenza del Compartimento. L'Ing. Pietro Pulga ha lasciato l'Azienda a domanda, con sei mesi di anticipo sulla scadenza per età.

TUTTARETE

Piccole cronache dai Compartimenti

Gli succede l'Ing. Armando Sottile che da alcuni anni prestava la propria opera presso il Servizio Lavori e Costruzioni. Dotato di particolare sensibilità verso i problemi del personale e dell'Azienda, l'Ing. Pulga, bolognese, venne assunto il 1° ottobre 1931. Fu dopo qualche anno Ispettore P.le a Milano e quindi dirigente la allora Sezione Lavori. Fu poi nominato direttore dei Compartimenti di Cagliari e di Verona, rientrando ancora in Lombardia con lo stesso massimo grado tre anni fa. Attento e scrupoloso nel proprio difficile lavoro, egli ha tentato sempre di raggiungere in ogni aspetto dell'attività la soluzione più idonea e razionale. All'Ing. Pulga un franco saluto e l'augurio di una lunga e felice pensione. Al neo direttore compartimentale, Ing. Sottile un benvenuto beneaugurante.

● **Al Capo deposito sovrintendente,** a riposo da qualche mese Pietro Aloni il presidente della Repubblica ha conferito la Stella al Merito del Lavoro consegnatagli nel corso di una cerimonia svoltasi al Museo della scienza e della tecnica di Milano. Il premiato (...meglio tardi che mai) ne approfitta per salutare superiori, colleghi ed amici.

● **I dipendenti** dell'Officina Grandi riparazioni di Voghera salutano l'Ing. Franco Lenti trasferito all'Officina G.R. di Foligno. Lo sostituisce l'Ing. Carlo Brezzi proveniente da Alessandria. Ad entrambi buon lavoro.

● **Ci associamo** al dolore della famiglia ricordando la tragica morte che in un incidente stradale, mentre si recava in servizio ha subito il Manovale Antonio Panico, della stazione di Arcore. Aveva 29 anni. E' scomparso anche il Dott. Ottorino Borino, da tempo sofferente a causa di un grave morbo e da poco tempo in pensione dopo aver ricoperto la dirigenza dell'Ispettorato Sanitario Partecipiamo il nostro cordoglio ai familiari.

● **Binario dieci** - Adolfo Puglisi, figlio del Segretario superiore Angelo, è stat opromosso alla 5ª liceo con la media di 8/10 conseguita presso il Liceo scientifico G. Galinei di Voghera. Rallegramenti.

● **Il rag. Amleto Segna,** Segretario sup. 1ª cl. al Deposito Locomotive Milano C., è stato insignito della onorificenza di cavaliere al merito della Repubblica. Colleghi e amici d'ufficio lo hanno festeggiato e nel corso del simpatico convivio hanno completato l'« investitura » offrendogli la tradizionale croce. Congratulazioni.

● **Cicogna express** - Renato (ora ha sei mesi) ha allietato la famiglia della Dott. Maria Bevilacqua, Segretario al D.L. Milano C.le. Felicitazioni.

● **Alla squadra di calcio** «Squadra Rialzo Milano Farini» il 4° trofeo G. Montagna nel torneo Comp.le Lombardo. Al termine di un entusiasmante incontro di finale, svoltosi sotto l'imperversare di un temporale, la Squadra Rialzo Milano Farini ha battuto per uno a zero la Stazione di Milano Centrale conquistando il 4° Trofeo di calcio G. Montagna, disputato sul campo del centro sportivo dopolavoristico di Milano S. Cristoforo.

Per la disputa del girone conclusivo s'erano classificati Voghera, Lecco, Milano C.le stazione, Sq. Rialzo Milano Farini, e gli incontri di qualificazione avevano selezionato finaliste le ultime due.

La gara decisiva ha presentato due squadre ottimamente preparate. Più carico di volontà ed agonismo l'undici di Milano C.le, più tecnico ed opportunista il complesso della Squadra Rialzo Farini che ha ripetutamente posto in pericolo la rete avversaria al ritmo di fiaccanti contropiedi. La rete è stata realizzata da Belloni, brillantissimo interno di punta, su punizione, al 10' del primo tempo. La tenace reazione dei « centralini » non è valsa a mutare le sorti ma ha vieppiù esaltato la contesa. Voghera si è classificata al 3° posto causa la mancata presentazione della squadra di Lecco.

Assieme ai dirigenti del DLF di Milano, organizzatore del torneo, il Direttore Compartimentale Ing. Pulga ha proceduto alla premiazione dei protagonisti. Oltre al trofeo, la Squadra Rialzo Milano Farini ha conquistato la coppa disciplina ed il premio per Giorgio Belloni, migliore realizzatore.

Le formazioni della gara di finale: Squadra Rialzo Milano Farini: Chiadotto; Gaspari, Simari; Negrini, Rocca, Grassini; Provenzano, Belloni, Pochintesta, Polvara. Allenatore Soldo. Stazione Milano C.le: Cavina; Bregalanti, Frau; Colonaci, Maruzzelli, Ghia; Fontana, Di Matteo, Sarritzu, Zotta, Piscina. Allenatore Narcotini.

● **I fermodellisti** hanno rivissuto anche quest'anno il loro appassionante incontro svoltosi all'insegna del 22° congresso nazionale tenutosi il 16 ed il 17 giugno a Brescia in coincidenza del ventennale della F.I.MF. e grazie alla dignitosa organizzazione del Club fermodellistico bresciano.

Nella giornata del 16 giugno i congressisti venivano ricevuti nella loggia del Vantini del Palazzo Comunale dal Sindaco Boni, il quale, aprendo la manifestazione, porgeva il saluto della città. Gli rispondeva con sensibilità il presidente nazionale della F.I.M.F. Avv. Ogliari.

Preceduta da una visita alla « permanente » del fermodellismo allestita in una sala del Castello, la mostra concorso di modelli e di fotografie a sfondo ferroviario si è quindi aperta nel salone del «piccolo Miglio». Successivamente, presso la sede della Camera di commercio bresciana si sono svolti i lavori dell'assemblea, culminati nella premiazione di due maestri vincitori del concorso di arte modellistica ferroviaria: l'Ing. Adalberto Schiassi di Padova ed il sig. Enzo Capolongo a Milano, Mariano Garzi, di Arezzo e Luigi Reboni, di Brescia sono primeggiati fra i fotoamatori.

Le elezioni a livello nazionale hanno riconfermato presidente per il prossimo triennio l'Avv. Francesco Ogliari. Inevitabile e rasserenante il pranzo ufficiale nella serata.

Altra musica ed attrattive nella giornata di domenica 17 giugno. Alle ore 8 centoventidue congressisti hanno preso posto in un convoglio straordinario trainato da una « 625 » e composto da tre vetture. Itinerario Brescia, Cremona, Treviglio, Bergamo, Lecco e ritorno. A Cremona è avvenuta la visita al Deposito Locomotive ove gli appassionati cultori di cose del mondo ferroviario hanno dato sfogo al loro hobby... scatenandosi nella ricerca fotografica di ogni prospettiva. Stavolta i soggetti erano originali ed a portata di mano. Grandaffare per il Capo Deposito!

A Lecco il pranzo di mezzogiorno e la gioia di commentare la stupenda giornata caratterizzata dalla gentilezza dimostrata dai nostri dipendenti a terra ed in treno. Il macchinista, ad esempio, ha potuto accontentare, ogni due o tre chilometri, ben 42 gitanti accogliendoli due per volta sulla piattaforma della locomotiva quasi alla guida del mezzo.

Un congresso, questo di Brescia, veramente vivo, entusiasmante sotto tutti gli aspetti e che, in fondo, ha soddisfatto tutti. O quasi.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **Fiori d'arancio.** Michele Zampino, figlio del Capo Tec. Sup. Giuseppe dirigente la 13ª Zona I.E. di Campobasso, si è unito in matrimonio con la gentile Signorina Dolores Malle. Alla felice coppia auguri di ogni bene.

● **Nozze d'argento.** Il giorno 6 giugno u.s. il Segretario Sup. Salvatore De Maio, Segretario del Capo dell'Ufficio Movimento, ha festeggiato il 25° anniversario di matrimonio. Al caro amico ed alla Sua gentile consorte i migliori auguri da parte di « Voci ».

● **Laree.** La Signorina Gargano Annamaria, figlia del Macchinista Antonio del D.L. di Napoli Smistamento, si è laureata in lettere, con 110 e lode. Alla neo dottoressa vivissimi auguri.

Relatore il Chiarissimo Prof. ing. Giovanni Macchiaroli, si è laureato in ingegneria elettronica, con voti 110/110, Maurizio Moretti — figliuolo del Dott. Giuseppe Moretti Capo dell'Ufficio Ragioneria. Al neo ingegnere felicitazioni vivissime ed auguri.

Il C.S. Sup. Di Maio Pietro — della Stazione di Sparanise — ha conseguito presso il Magistrato di Cassino la laurea in pedagogia ad indirizzo filosofico, con voti 105/110. Al carissimo collega rallegramenti e cordiali auguri.

● **Doppio nastro azzurro** in casa del manovale Di Lorenzo Giuseppe della stazione di San Giuseppe Vesuviano — per l'arrivo di due floridi gemelli: Carlo e Nicola. All'amico Di Lorenzo, alla gentile consorte ed ai neonati auguri di ogni bene e felicità.

● **Auguri di buon lavoro** agli ingg. Arturo Attanasio e Vincenzo Lombardi, che di recente hanno assunto rispettivamente la dirigenza dell'Ufficio Lavori Compartimentale e dell'Officina di S. Maria La Bruna.

● **Un cordiale** benvenuto al Dott. Fortunato Vietri, trasferito da Foggia a Napoli alla dirigenza dell'Ispettorato Sanitario.

● **Un fraterno saluto** alla folta schiera di giovani, recentemente entrati a far parte della nostra famiglia ferroviaria, assegnati ai vari Uffici, Officine ed Impianti del Compartimento.

● **Il Prof. Ing.** Giovanni Macchiaroli ha lasciato l'Ufficio Materiale e Trazione di Napoli per assumere la Dirigenza del Compartimento di Ancona. All'egregio Prof. Macchiaroli, che i ferrovieri napoletani ricordano con tanta stima e devozione, formuliamo gli auguri più fervidi di buon lavoro nel nuovo e delicato incarico affidatogli.

● **L'ing. Federico Parisella,** promosso Dirigente Superiore, ha assunto la Dirigenza dell'Ufficio Movimento del Compartimento di Napoli. Esprimiamo al dinamico Funzionario rallegramenti ed auguri di sempre maggiori successi.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel. 3520

● **Esodo volontario** nell'alta dirigenza. In questo Compartimento l'esodo è stato pressoché massiccio ed avremmo necessità di disporre di moltissime colonne per elencare tutti gli amici che ci hanno lasciato. Lo facciamo in via collettiva pregandoli di individuarsi fra queste righe ed accogliere gli auspici più cari e più lieti di una lunghissima e serena quescenza in seno alle proprie famiglie.

● **Promozioni.** Anche per quanto riguarda le promozioni di quest'anno ci è difficile potere elencare i nomi degli amici che hanno ottenuto l'avanzamento. Lo facciamo collettivamente esprimendo loro le nostre più sentite congratulazioni.

● **Trasferimenti.** Il nostro cordiale saluto al Segretario Superiore di 1ª classe Pezzano Dott. Napoleone, Segretario Particolare del Sig. Direttore Compartimentale, il quale in seguito a promozione è stato trasferito presso il Compartimento di Palermo. Auspichiamo anche per lui, come avvenne nel 1971, un sollecito accordo fra Sindacati ed Azienda per il suo ritorno in Sede il più presto possibile.

● **Marcia nuziale.** Sposalizio fra ferrovieri! Si sono uniti in matrimonio la Trazione... ed il Movimento...! Infatti l'A. Macchinista del locale D.L. Macrì Francesco si è unito in matrimonio con l'Assistente di Stazione in servizio presso l'U.P.C. Marino Domenica. Agli sposi auguri di ogni bene!

● **Carosello di laureе.** Segnaliamo con vero piacere i seguenti figli di Funzionari ed Agenti che hanno brillantemente conseguito in questi giorni la laurea augurando loro tutto il bene possibile ed esprimendo le nostre congratulazioni:

— in lettere classiche con 110, lode e diritto alla pubblicazione della tesi la Signorina Germana Bitto figliuola del Sig. Direttore Comp.le;

— in ingegneria aeronautica con 110/110, Aldo Corcoruto figliuolo del Revisore Superiore Antonio dell'Ufficio Movimento Comp.le;

— in scienze politiche con 105/110 Pasquale Nicosia figliuolo del Segretario Superiore Comm. Francesco dell'Ufficio Lavori Comp.le;

— in ingegneria meccanica con lusinghiera votazione Giuseppe De Marte, figlio del Segretario Tec. Sup. 1ª classe p.i. Raffaele dell'Ufficio I.E. Compartimentale.

● **Fiocco rosa.** Fiocco rosa in casa del Commesso del locale Ispettorato Sanitario D'Arrigo Ferdinando. E' nata Tiziana tanto attesa dalla Mamma, signora Vincenza Colletta e dai fratellini Giuseppe e Roberto. Auguri!

● **I sensi del nostro** sentito cordoglio giungano al Capo Deposito Sup. Buonandi Piero per l'immatura scomparsa della sua adorata moglie ed al Segretario del loacle Ufficio Movimento Compartimentale Albanese Antonino per la morte della sua cara Mamma.

● **Mario Benedetto** il figlio prodigio dell'orgoglioso nostro operaio arm.to del 12° Tronco Lavori di Bagnara, ha avuto ancora un altro meritato successo alla « Personale » di Mantova esponendo le sue bellissime e numerose ed altrettanto apprezzate opere di Acqueforti e Disegni. I critici d'arte sono stati tutti concordi nel definire il nostro Mario Benedetto « il pittore della nuova generazione ». Al bravo giovane artista che vive nella mitica e leggendaria Scilla cui ispira le sue opere, i nostri rallegramenti più vivi e sinceri.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Cicogna Express** - Auguri vivissimi al CS Domenico Martino dell'Ufficio Dirigenza Centrale di Roma Termini e alla gentile signora Adriana, per l'arrivo della terzogenita Stefania, molto attesa e festeggiatissima dalle sorelline Mirella e Laura.

● **Binario 10** - Rallegramenti ed auguri ai giovani Paola e Claudio Renzetti figli studiosissimi dell'Isp. p. dott. Marino, capo del III Reparto Commerciale e Traffico. Hanno conseguito rispettivamente l'ammissione alla Scuola Media con 9/10 e la promozione al IV anno dell'Istituto Costruzioni Aeronautiche con la media del 7. Sandro Pace, figlio dell'Ausiliario di stazione Claudio — di Roma Termini — ha conseguito la licenza di 5ª elementare con una media superiore ai 9/10, classificandosi primo della classe.

● **Commiato** - Hanno felicemente (come dire altrimenti?) lasciato l'Azienda in questi giorni in base al munifico D.P.R. 748/1972 i seguenti funzionari: Dott. Ing. Augusto Archetti Direttore Compartimentale di Roma, sostituito dal dott. ing. Lorenzo Talamanca proveniente dagli uffici centrali del Servizio Movimento, Dott. Ing. Giovanni Buzzi capo dell'Ufficio Trazione Compartimentale, Dott. Antonio Utzeri capo dell'Ufficio Personale Compartimentale, sostituito dal dott. Raffaele Brancaccio già dirigente dell'Ufficio Personale Com.le di Napoli, Ispett. Capo Della Lena Guidiccioni Dott. Mario dello Ufficio Lavori, Ispett. Capo Dott. Guido Cingolani dell'Uff. P.le Compart.le, Ispett. Capo Dott. Renato Bordi dell'Uff. P.le Compart.le, Ispett. Capo Dott. Mario Santoro dell'Uff. Ragioneria, Ispettore Capo Ing. Luigi Viola dell'Ufficio I.E., Ispett. Capo Ing. Luigi Rosati dell'Uff. Trazione, Ispett. Capo Dott. Francesco Cerani dell'Uff. Trazione, Ispett. Capo Dott. Silvano Federici dell'Uff. Commerciale, Ispett. Capo Sup. Ing. Marcello Sprega dell'Uff. Trazione, Ispett. Capo Sup. Ing. Marcello Sprega dell'Uff. Trazione, Ispett. Capo Ing. Camillo De Antoniis dell'Ufficio Lavori, Ispett. Capo Dott. Vasco Orlandi dell'Uff. Lavori, Ispett. Capo Ing. Cesare Camisasca dello Ufficio Trazione, Ispett. capo Dott. Francesco Manchisi dell'Uff. P.le Compart.le, Isp. capo Dott. Massimo Catucci, (UPC).

● **Ancora una pagella** esemplare per Francesco Maria Della Ciana, figlio del C.S. Idilio di Orvieto. Dalla prima alla seconda media con ben cinque 9 e un 8. Rallegramenti e auguri.

ROMA Servizi

● **Dopo una brillante serie di trenta e lode Natalia Casacci, figlia del nostro Redattore Capo ha conseguito in piena estate la Laurea in Lingue e Letterature Straniere presso l'Università di Roma. Auguri all'amico Mario ed alla cara Natalia.**

● **E' nato** Fabrizio Prestopino, primogenito dell'Applicato Elio dell'Ufficio 2° del Servizio Affari Generali. Al piccolo Fabrizio e ai genitori auguri di ogni bene.

● **Sponticchia Viviana** figlia dell'Ass. Principale a riposo Umberto è stata promossa dall 1ª media alla seconda con la media del 7.

● **Auguri** a Guido Peticca, contr. Viagg. Sup., del Servizio Movimento, nominato di recente Cavaliere della Repubblica.

● **Congratulazioni** a Luigi (Gino) Oppido Segr. Sup. del Servizio Affari Generali che si è laureato in legge con ottima votazione. Attuale e non poteva essere altrimenti la tesi discussa con il relatore prof. dell'Olio: Rappresentanza e rappresentabilità del Sindacato.

● **Franca Nemmi** e **Roberto Lenti** del Servizio Affari Generali sono stati nominati « Cavalieri » al merito della Repubblica Italiana. Ci uniamo a tanti amici e colleghi che inviano auguri e congratulazioni.

● **La gentile Signora Elsa Polini** Capo Turno presso il centralino telefonico di Villa Patrizi ed il Sig. Vincenzo Niceforo Applicato Capo, addetto allo stesso centralino, sono stati insigniti della onorificienza di « Cavaliere » al merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni anche da parte della Redazione di « Voci ».

● **Il giovane Marco,** figlio del Dirigente Superiore Dott. Ermanno Pafi — del Servizio Sanitario — ha conseguito la licenza di scuola media inferiore con la classificazione di ottimo.

Congratulazioni ed auguri vivissimi.

● **Gianni,** figlio del Dirigente Superiore De Felice Felicissimo, del Servizio Ragioneria, ha conseguito la licenza di 5ª elementare con la media di 9,7/10.

Complimenti e auguri per un buon proseguimento degli studi « sullo stesso binario ».

● **Auguri** a Giancarlo Santini figlio di Silvio del Servizio Affari Generali — Mostre — promosso in 1ª media con tutti 10.

● **Due bravi ragazzi,** i figlioli di Roberto di Felice, Macchinista del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo: Fabio di otto anni è stato promosso con tutti dieci in terza elementare, Antonio di 11 anni dalla 1ª in 2ª media con ottimi voti. Tutti e due inoltre si sono particolarmente distinti nella attività sportiva ottenendo lusinghieri risultati nel torneo organizzato dai vigili del Fuoco per i ragazzi.

● **Congratulazioni** ad Anna Maria Ranieri, la giovane figliola di Costantino, C.S. Superiore, titolare a Tagliacozzo, la quale ha conseguito presso l'Università di Roma la laurea in medicina e chirurgia con 110 lode e pubblicazione della tesi sperimentale, « sindrone anemica nelle ernie dello jato esopageo » del prof. E. Zilli, Primario della Divisione Medicina dell'ospedale di Frascati, Relatore il Prof. G. Di Matteo. Auguri vivissimi.

● **Si sono uniti in matrimonio,** il sig. Piero Martino, figlio del Capo Personale Viaggiante Sovrintendente cav. Giovanni, del Servizio Movimento, e la gentile sig.na Carol Di Franco, segretaria del Presidente della C.I.T. e Vice Direttore Generale FS dr. Walter Panicelli.

● **Giovane impiegata** Direzione Generale cerca collega disposta dividere appartamentino Roma. Telefonare 33356 (interno F.S.).

● **Binario dieci:** siamo lietissimi di apprendere e rendere nota la brillantissima laurea conseguita presso l'Università di Roma dalla signorina Donatella Tagliaferri, figliuola diletta del dott. Giuseppe, dirigente generale collocato recentemente a riposo.

La signorina Donatella si è addottorata in ingegneria chimica (a soli 24 anni!) con la massima votazione di 110, discutendo una interessante tesi — relatore il prof. ing. Carlo Mustacchi — riguardante un progetto di impianto per produzione di paraffine.

A nome dei colleghi del Servizio Approvvigionamenti, di cui il dott. Tagliaferri è stato per lunghi anni apprezzato alto funzionario, esprimiamo a lui ed alla dott.ssa Donatella le nostre più vive felicitazioni.

● **Una gran bella soddisfazione** per Alfonso Lancia, Commesso dell'Ufficio 5° A.G.! Gliela ha data il figliolo Antonio che a 23 anni si è laureato in Storia e Filosofia (Pedagogia, indirizzo storico-filosofo) discutendo la tesi « Georg Lukàcs e l'attualità del socialismo scientifico »; relatore il chiar.mo prof. Corrado Antiochia, correlatore il prof. Arturo Gajano. La laurea è stata conseguita presso l'Università di Roma e la votazione 110 e lode.

Auguri al neo laureato e una cordiale stretta di mano al suo commosso e orgoglioso genitore.

● **Ancora un matrimonio** in casa di Giovanni Peterzoli Segr. Sup. del Servizio Commerciale: il figlio Paolo si è sposato con la Sig.na Carla Tondini.

Auguri vivissimi.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Anche il Direttore Compartimentale,** Ing. Giorgio Petruzzi, il 30 giugno u.s. ha lasciato la nostra Azienda. Fin dall'inizio della sui dirigenza l'Ing. Petruzzi ha saputo riscuotere la stima e l'affetto dei Ferrovieri piemontesi per il giusto equilibrio e la spiccata sensibilità umana cui ha sempre improntato ogni sua decisione.

In un periodo di netto rilancio del mezzo ferroviario egli ha saputo dare avvio ad un programma di opere di potenziamento e di ammodernamento degli impianti per corrispondere alle sempre più urgenti esigenze del traffico; fra queste piace qui ricordare la trasformazione di corrente sulla Torino-Savona, il nuovo scalo merci di Orbassano, il raddoppio sulla Bussoleno-Salbertrand, il quadruplicamento

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

da Torino a Trofarello, i miglioramenti dell'Off. Materiale Rotabile, delle Squadre Rialzo di Novara ed Alessandria e di numerosi altri ambienti di lavoro.

Soprattutto per questi motivi i Ferrovieri del Compartimento serberanno del loro Direttore, che da poco li ha lasciati, oltreché un caro ricordo, anche un imperituro senso di viva gratitudine. Inoltre, da queste colonne, essi desiderano fargli pervenire un corale affettuoso augurio di lunga e serena quiescenza.

● **Gli stessi auguri** formuliamo anche per i seguenti Capi Ufficio Compartimentali: Dott. Romeo Dagna, della Ragioneria, Dott. Aldo Luchi, della Commerciale, Dott. Armando Agnelli, dell'U.P.C., ed al Capo della 1ª Div. I.E., Dott. Gino Giordano, i quali a fine giugno u.s. hanno volontariamente lasciato il servizio attivo. Funzionari che, per la loro riconosciuta preparazione professionale e per la loro profonda bontà d'animo, hanno sempre retto i loro uffici con sicura competenza e con encomiabile apertura di mente e di cuore, sicché, non solo il loro ricordo, ma di essi rimarrà anche e soprattutto il loro esempio.

● **Altri esoneri, altri auguri:** per il Segretario Sup. Rag. Vincenzo Bigotti, il Segretario Rag. Ezio Degiorgis, il Segretario Maria Brigatti Tavolaj, l'Applicato Marinaccio Edoardo ed il Commesso Capo Carlo Terzago, tutti dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale.

● **Il 14 giugno u.s.** è stato celebrato il 76º anniversario della Cooperativa Fattorini delle Stazioni di Torino PN e PS.

Il programma della manifestazione commemorativa comprendeva una S. Messa nella Chiesa Parrocchiale di Piovà Massaia ed un pranzo sociale a Montiglio d'Asti, prima del quale hanno parlato ai convenuti il Presidente della Cooperativa Cav. Sacco ed il Direttore Compartimentale.

● **Una vera sagra** delle bocce si è svolta nel Compartimento nei decorsi mesi di maggio e giugno: al DLF di Alessandria il XVIII Trofeo Internazionale a squadrette «Carlo Bruni», al DLF di Casale Monferrato la 3ª edizione del 1º Trofeo «Maurizio Nicola», biennale a coppie, ed al DLF di Chivasso la 3ª edizione della gara a terne «1º Trofeo Riva».

Un collega macchinista delle ferrovie britanniche è alla ricerca di bottoni e vecchi distintivi F.S. Chi è in grado di aiutarlo può scrivere a:

Dr. Hope
33 Market Road
Nr. Kettering, Northants
England

● **E' entrato recentemente** in funzione il nuovo stabilimento balneare del DLF di Savona. Trattasi di un impianto che, oltre le normali moderne attrezzature per i bagni, comprende anche la sede dei gruppi canottaggio e pesca.

● **Marcia nuziale:** per il Segretario Rag. Ginetta Mosconi, del 3º Rep. Ragioneria, che il 16 giugno u.s. ha coronato il suo sogno d'amore con il Sig. Aldo Boschi nel Santuario di Monte Stella di Ivrea; per il C.S. Vittorio De Gregorio, di S. Damiano d'Asti, e la gentile Sig.ra Maria Vincenza De Siro, che hanno recentemente celebrato il loro venticinquesimo anno di matrimonio. Alle due coppie vivissimi auguri.

● **Festa in casa** del Macchinista Virginio Maranzana, Presidente del DLF di Chivasso: al nostro amico, infatti, è stata recentemente conferita l'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I. e la sua diletta figliola Ornella, il 23 giugno u.s., nella chiesa romanica di S. Genesio a Castagneto Po si è sposata con il Sig. Sandro Dasso. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna express:** per tener compagnia alla sorellina Agatina è arrivato il piccolo Eugenio Lipari in casa del Capo Gestore Francesco, titolare di Candiolo. Congratulazioni ai genitori ed ogni bene al neonato.

● **E' mancato** l'Operaio Specializzato Elio Faleschini, della Squadra Saldature di Torino. Alla Famiglia il nostro più vivo cordoglio.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Il sisma** che ha colpito il Direttivo del Compartimento di Trieste non è ancora cessato. Altri vuoti si sono aperti nel mese di giugno, ed ancora non si è giunti ad un completo assestamento.

Hanno lasciato il servizio, infatti, usufruendo degli ormai ben noti benefici dell'art. 67 del D.P.R. 748/1972, l'Isp. Capo dott. Felice Parisi, sostituto del Capo Ufficio Ragioneria, l'Isp. Capo Sup. dott. Castellucci Wladimiro, Capo dell'Ufficio Movimento, l'Isp. Capo dott. Lucio Profeti, Capo della Sezione II dell'Ufficio Movimento, l'Isp. Capo dott. Alessandro Daboni, Capo della Divisione Unica dell'Ufficio Movimento, l'Isp. Capo dott. Domenico Manganelli, Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale, l'Isp. Capo dott. Paolo Paoli, Capo Reparto 41 (Personale) dell'Ufficio Lavori e Costruzioni e l'Isp. Capo dott. Giuseppe Ronzi del Reparto Collaudi dell'Ufficio Materiale e Trazione.

I modelli di Lyda

Tutti sono stati festeggiati dai superiori e dai colleghi che hanno voluto in tal modo ricordare i meriti da loro acquisiti nel corso dei tanti anni in cui hanno prestato servizio alle dipendenze dell'Amministrazione ferroviaria. Giungano ai Dirigenti che ci hanno lasciato, gli auguri sinceri di una lunghissima e serena quiescenza, dai più iniziata in giovane età.

● **Apprendiamo** con compiacimento che sono stati promossi alla qualifica di Segretario Superiore con decorrenza 1.1.72 Gastone Comotari del Gruppo Liquidatori del locale Ufficio Ragioneria, Graziano Cortesi del Gruppo Esoneri e Malattie del locale Ufficio Personale Compartimentale, Dal Col Diego, Dirigente Amministrativo della Squadra Rialzo di Trieste C.le, Sunseri Italo, addetto al Magazzino Scorte del D.L. di Trieste C.le. Con la stessa decorrenza è stato promosso alla qualifica di Segretario Tecnico Superiore il geom. Mario Baldissera, addetto al Reparto 32 del locale Ufficio Impianti Elettrici, mentre vi è pervenuto con decorrenza 1.7.72 Vincenzo Arbo, Capo Gruppo Trasporti Eccezionali del locale Ufficio Materiale e Trazione.

Ha raggiunto poi, la qualifica di Segretario Superiore a decorrere dal 9.4.72 Ernesto Bertoia, distaccato da alcuni mesi al D.L.F. di Trieste. Anche la signorina Mercede Magazzin, Dirigente Amministrativa del locale Ufficio Sanitario, è giunta alla qualifica di Segretario Superiore con decorrenza 18.1.72, mentre Ennio Arienti, addetto al 5° Riparto Lavori Esercizio di Pinzano è stato promosso a Segretario Tecnico Superiore a decorrere dall'1.3.72.

Sono stati comunicate di recente, anche, le appresso indicate promozioni:

Il dott. prof. Lorenzo Gobet, Capo della II Sezione dell'Ufficio Commerciale e del Traffico è pervenuto alla qualifica di Ispettore Capo con decorrenza 12 dicembre 1972, mentre il dott. Domenico Bertino, Capo Reparto Commerciale di Udine l'ha ottenuta con decorrenza 15.4.1973. A decorrere dal 1. febbraio 1973 è stato promosso Isp. Capo del ruolo ad esaurimento anche l'ing. Giuseppe Marini del locale Ufficio Lavori e Costruzioni e dal 26.6.73 il Capo della Divisione Unica dell'Ufficio Lavori e Costruzioni, ing. Giovanni Lenarduzzi ha ottenuto la promozione alla qualifica di Dirigente Superiore. Con l'1.4.73, invece, l'ing. Luigi De Leva, Capo della Sezione Lavori di Udine è stato inquadrato 1° Dirigente. Da ultimo, anche l'ing. Armando Turrini, Capo Riparto Trazione di Trieste, è pervenuto alla qualifica di Ispettore Capo con decorrenza 12.12.72.

Ai neo-promossi giungano gli auguri sinceri dei superiori, dei colleghi e dei dipendenti.

● **Il 2 maggio** è stato collocato in pensione, per raggiunti limiti di età, il Segr. Tecn. Sup. di 1ª cl. geom. Armando Matteini, Capo del 1° Riparto Impianti Elettrici di Trieste.

Giungano al caro collega gli auguri di una lunga e serena quiescenza, non solo dagli amici, ma anche da parte di tutti i ferrovieri di Trieste che per tanti anni l'hanno conosciuto sotto la veste di apprezzato Delegato Compartimentale del Dopolavoro Ferroviario per lo Sport.

● **Ha lasciato** Trieste il 18 giugno, per tornare nella natia Napoli, l'Appl. Paola Durazzo del Gruppo Avanzamenti del locale Ufficio Personale Compartimentale. Alla cara collega giunga l'augurio sincero di buon lavoro nella nuova sede, da parte dei colleghi e di « Voci ».

● **Sono stati insigniti**, dal Presidente della Repubblica, della onorificenza di « Cavaliere al merito della Repubblica », il C. Gest. Super. Nestore Hauser, dirigente la Gestione Velocità ordinaria della Stazione di Trieste C.le, il Segr. Sup. di 1ª cl. rag. Emanuele Sammaruca, Capo Gruppo Piante Organiche del locale Ufficio Movimento, il Capo Pers. Viagg. Sovr. Luigi Della Giusta, Titolare del Dep. Pers. Viagg. di Udine ed il Segr. Sup. Carlo Silli, della II Sezione d'Esercizio del locale Ufficio Movimento.

Ai neo-cavalieri giungano le congratulazioni degli amici.

● **Marcia nuziale** il 25 aprile per Miranda, figlia del Segr. Sup. del locale Ufficio Lavori e Costruzioni Ettore Band, unitasi in matrimonio con il seg. Giovanni Masé. La cerimonia è stata officiata, nell'antica Pieve del Castello di Udine, dal Rev. prof. Achille Comoretto, già Preside dell'Istituto Magistrale Arcivescovile di Udine, Istituto frequentato fino a qualche anno fa dalla signorina Miranda.

Il 9 giugno nella suggestiva chiesetta di Cologna in Monte il Segretario Giovanni Canziani, addetto al Gruppo Contratti del locale Ufficio Movimento, e la signorina Viviana Marini hanno coronato il loro sogno d'amore. « Voci », gli amici ed i colleghi porgono agli sposi auguri di felicità.

● **Stroncata** da collasso cardiocircolatorio è deceduta il 1° giugno la signora Lucia, affettuosa ed adorata moglie del Segretario Umberto Naccarato, del locale Ufficio Movimento.

Giungano al caro collega, da parte degli amici e dei superiori, le condoglianze più sincere.

LOURDES

Visitate

LE GROTTE DI

BETHARRAM

FILATELIA

ITALIA

Il giorno 20 giugno le Poste Italiane hanno emesso un francobollo per celebrare il 50° anniversario del Provveditorato Generale dello Stato. La vignetta del francobollo del valore facciale di L. 50 riproduce una composizione grafica a elementi simbolici: il Provveditorato Generale dello Stato, simboleggiato da una molla a spirale color oro, distribuisce l'energia necessaria al movimento degli ingranaggi dello Stato, rappresentati a loro volta da tre ruote dentate, nei colori nazionali, verde, bianco e rosso.

Tiratura: quindici milioni di esemplari.

● Il giorno 30 giugno è stata emessa una serie di due francobolli celebrativa dell'Idea Europea. La vignetta, unica per i due valori, è opera dell'artista norvegese Leif Frimann Anisdahl, e propone come idea di base il corno postale, simbolo tradizionale delle poste in vari paesi. Esso è realizzato, in forma stilizzata, mediante tre frecce che simboleggiano le tre attività della Conferenza Europea delle Poste e Telecomunicazioni - C.E.P.T.: la posta, il telefono, il telegrafo. Le frecce sono stampate in colore oro e spiccano su di un fondo viola nel valore da L. 50 e verde veronese in quello da L. 90. La vignetta è completata dalle seguente leggende: « Italia », in bianco, posta in alto a destra; « EUROPA » posta a sinistra verticalmente dal basso in alto; « C.E.P.T. » posta verticalmente a destra e leggibile dall'alto verso il basso.

Tirature: quindici milioni di esemplari da L. 50 e otto milioni da L. 90.

CITTA' DEL VATICANO

Il giorno 19 giugno le Poste Vaticane hanno emesso una serie di quattro valori per commemorare il quinto centenario della nascita di Nicolò Copernico. La serie si compone di quattro valori, per il complessivo importo di L. 300, su due soggetti diversi, che recano nella vignetta, in basso, la dicitura Poste Vaticane e l'indicazione del valore in cifre arabiche.

I valori da L. 20 e da L. 100 riproducono una veduta della Città di Thorn, tratta da un originale in possesso dell'Accademia delle Belle Arti di Vienna e recano, in alto, su due righe, la leggenda, in lingua latina: Nicolaus Copernicus Torunum 1473.

I valori da L. 50 e da L. 130 riproducono un ritratto di Copernico in età matura, tratto da un dipinto conservato presso la Biblioteca Nazionale Austriaca e recano in alto, sul lato destro e su tre righe, la leggenda in lingua latina: Nicolaus Copernicus 1473-1543.

La tiratura è di n. 1.400.000 serie complete.

S.M.O.M.

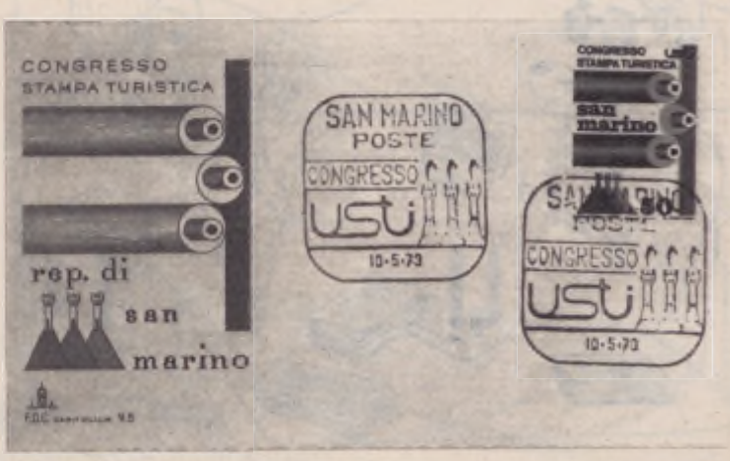
Le Poste Magistrali del Sovrano Militare Ordine di Malta hanno emesso il giorno 24 giugno, in ricorrenza della festività di San Giovanni Battista Patrono dell'Ordine, un francobollo del valore di 1 Scudo, corrispondente a complessive L. 480.

Il soggetto riproduce un dipinto di Mattia Preti raffigurante San Giovanni Battista, conservato nella chiesa di San Domenico a Taverna (Catanzaro). Il francobollo, stampato in fogli da 20 esemplari, ha una tiratura di n. 200.000 pezzi.

PICCOLA POSTA

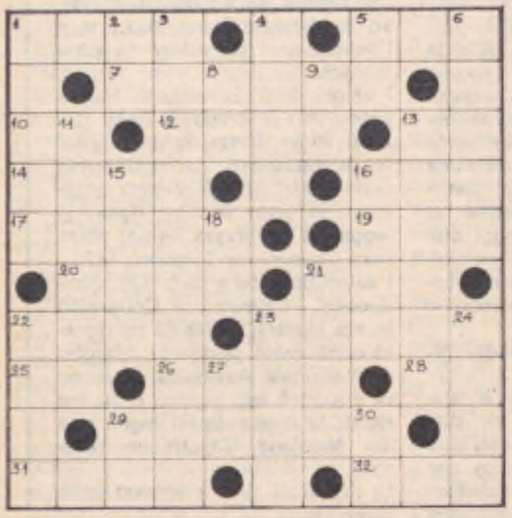
Rispondiamo al collega Costantini di Roma, interessato ai timbri speciali emessi dalle Poste dei Paesi Italiani, per riprodurre il timbro utilizzato dalle Poste Sammarinesi in occasione della emissione del francobollo celebrativo del Congresso della Stampa Turistica tenutosi a San Marino.

S. DI MAURO



SORRIDA PREGO

Umorismo
giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 1) maniera; 5) legge latina; 7) figura retorica... derisoria; 10) né sì né no; 12) mal di petto; 13) Arezzo; 14) poi; 16) la.... Ninchi; 17) fiume del Veneto; 19) cosa romana 20) grido di vittoria; 21) l'otre... senza fondo; 22) superficie; 23) fiume delle Marche; 25) il verbo di chi conosce; 26) termine... delicato; 28) adesso (abbr.); 29) la protagonista della Fanciulla del West; 31) profeta d'Israele; 32) colpevole.

Verticali: 1) difetto; 2) giorno; 3) retta scrittura; 4) la curva di un fiume; 5) art. femminile; 6) città spagnola presso Cadice; 8) dittongo francese; 9) secondo; 11) composto dell'iodio; 13) l'antico inferno; 15) cataste di legna per bruciare; 16) braccia e gambe; 18) in fondo alla linea; 21) con essi si condisce la polenta in Veneto; 22) incanti più o meno pubblici; 23) provincia sicula; 24) l'oriente... per erbaggi; 27) preposizione; 29) Milano; 30) in mezzo al pero.

REBUS (frase: 2.8.4.1. = 5.10) di Vago

Cambio di iniziale (6)

LE DONNE ALLA GUIDA

Quando si muovon son pericolose,
(meglio se son distese in riva al mare);
almeno chiudan bene gli sportelli
e il volante non lascino scappare!

OMBRETTA

Dispregiativo (1,5 = 2,8)

UN VENDIFROTTOLE

A mezzodì si leva fischiettando,
e fa il buffone com'è sua natura.
Ma trova sempre chi di lui si serve
per procurare ad altri fregatura.

IL MAGGIOLINO

Scambio di vocali (5)

RADIO CLANDESTINA

Tenta e ritenta, ed ecco, l'ho già presa...
« Oui, Mosca! » ed un sussurro ora si sente...
Ce l'ha già nelle mani, non v'è dubbio,
ma continua a mostrarsi assai... prudente.

MAJOR

Anagramma (4, 2, 5 = 5, 6)

GIOVANI AL MARE E PIGRONI IN CASA

Beati lor che stanno ad arrostire,
mentre — pietà destando a non finire —
quei « cerebrali » dal prezioso aspetto
con fantasia fanno i « vissuti »... a letto!

TRAIANO

Indovinelli

IL PAPA BENEDICE « URBI ET ORBI »

Dalle sacrate soglie, ov'Ei s'affaccia,
leva le palme: e l'ampio gesto vigile
il globo intero abbraccia.
Ora i fedeli ammirano plaudenti
la Sua figura, che risalta e domina
sfoggiando i rituali paramenti.

MARIN FALIERO

TEMUTO SCANDALO IN BORSA

Se dovesse scoppiare per davvero,
(ed al punto in cui siamo scoppierà),
avremmo il risultato lusinghiero
di rimetterci, almeno, la metà.

ALADINO

VISITANDO UNA GALLERIA D'ARTE

Da una parte troviamo un Ghirlandaio
e da quell'altra tavole di Allori,
mentre all'intorno un bell'affresco gaio
rallegra assai l'ambiente: che colori!
Ma più di tutti piacciono i Mazzoni,
per la freschezza e per i caldi toni.

ASCANIO

CIO' CHE HA IL FORNITORE DI BORDO

Il filo avrà in volume trascurabile
e di corde sensibil produzione;
poi — esprimendo un'idea forse non sciocca —
l'articolo per bocca.

TRAIANO

DA SPOGLIARELLISTA A « SQUILLO »

Dopo aver esibito coi suoi numeri
le « sfere » evidenziate al punto esatto,
incominciò gli appuntamenti a prendere
ed una « squillo » diventò di fatto.

IL TROVIERO

GENTILEZZA RECIPROCA

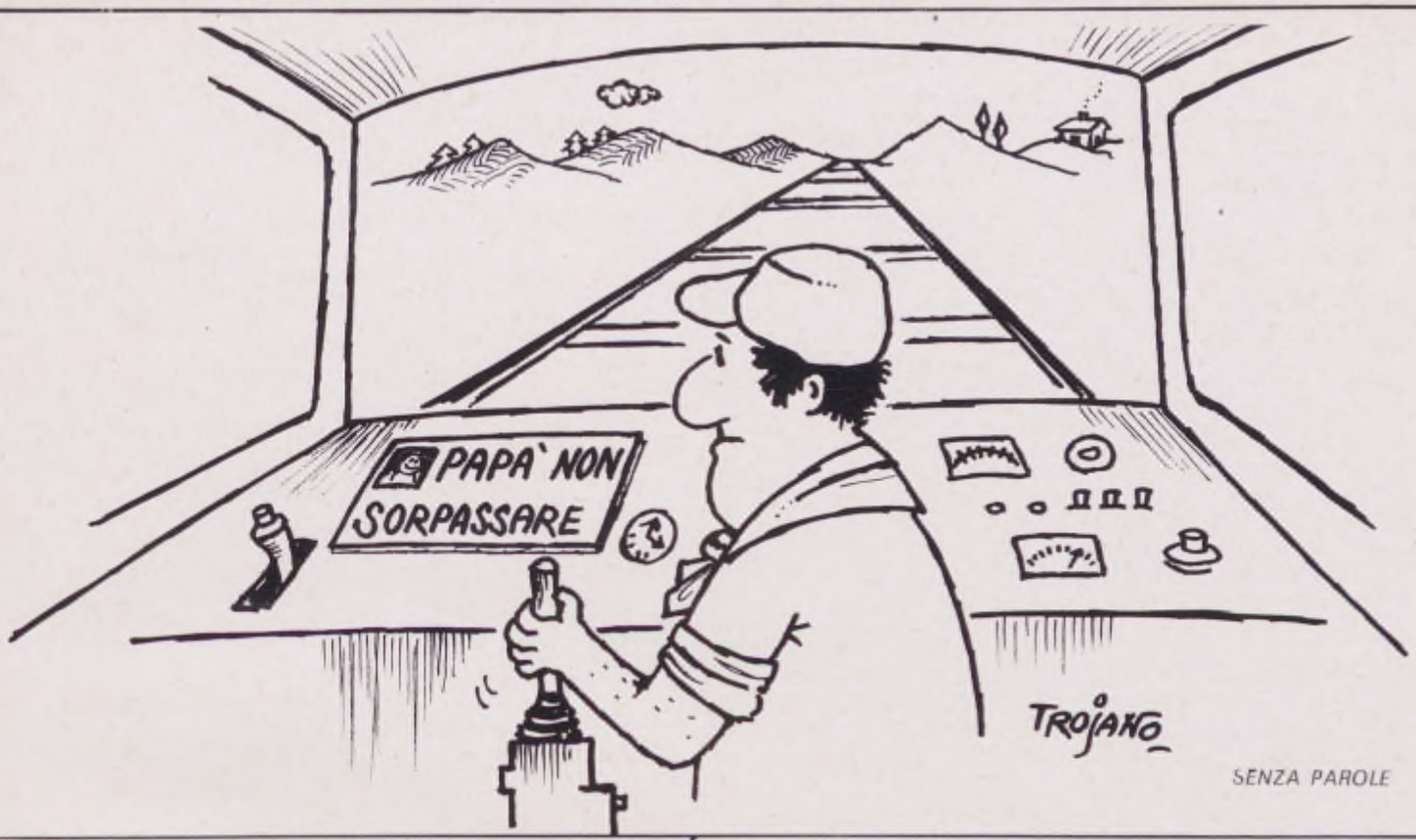
Quando per via v'incontro in un ansioso
aspetto chiuso, ch'io vi renda omaggio
sostando, mi chiedete, ed io non oso
rifiutare, dacché voi m'onorate
offrendomi un passaggio.

IL MAGNO

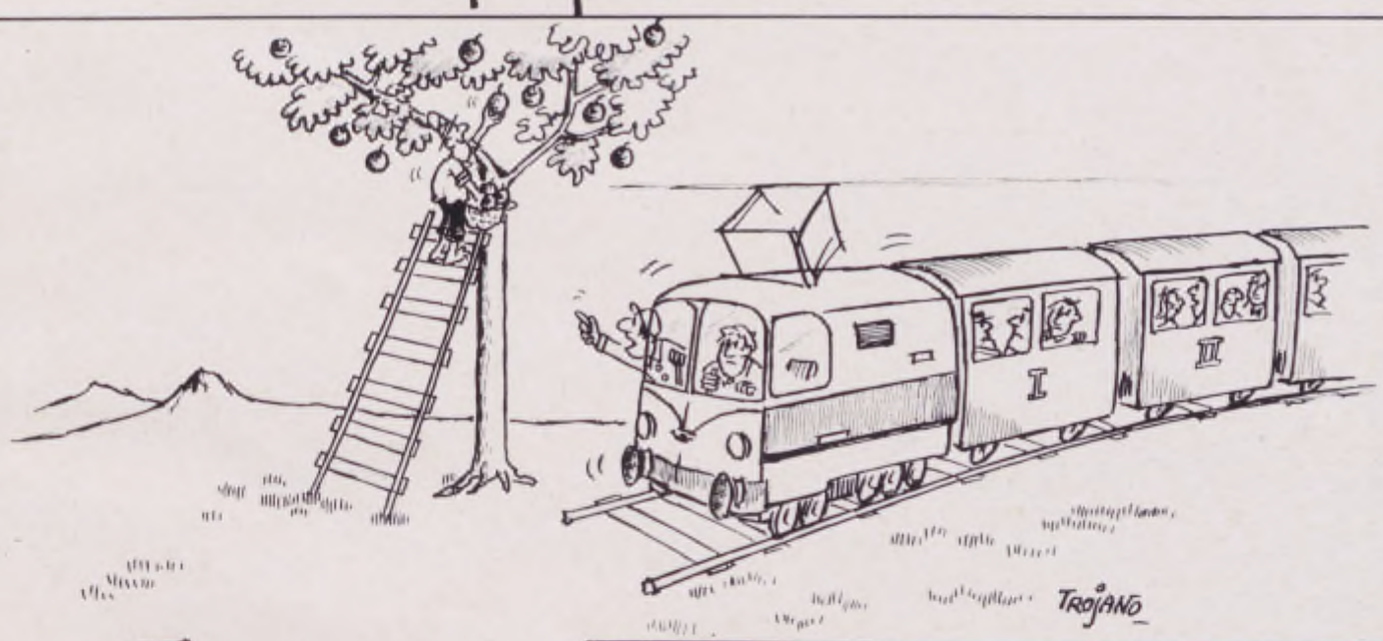
SOLUZIONI

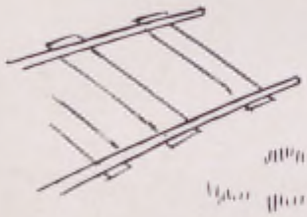
CAMBIO D'INIZIALE: Sabbie/Gabbie.
DISPREGIATIVO: l'ostro/lo strascio.
SCAMBIO DI VOCALI: rAgno/rOgnA.
ANAGRAMMA: rogo di santi = sogni dorati.
INDOVINELLI: il portiere di calcio: il divorzio; il negozio del fioraio: la voce: la sveglia; i semafori.
REBUS: Li briscola; stic i = libri scolastici.
REBUS: arti ST; i asso; cia TI = artisti associati.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) modo; 5) lex; 7) ironia; 10) ni; 12) tisi; 13) AR; 14) dopo; 16) Ave; 17) Adige; 19) res; 20) urrà; 21) otr; 22) area; 23) Esino; 25) so; 26) fine 28) or; 29) Minnie; 31) Elia; 32) reo. **Verticali:** 1) menda; 2) di; 3) ortografia; 4) ansa; 5) la; 6) Xérès; 8) oi; 9) i i; 11) ioduro; 13) Averno; 15) pire; 16) arti; 18) ea; 21) osei; 22) aste; 23) Enna; 24) orto; 27) in; 29) MI; 30) er.

REBUS (frase: 4.1.1.1.4.3.2. = 7.9) di Vago.

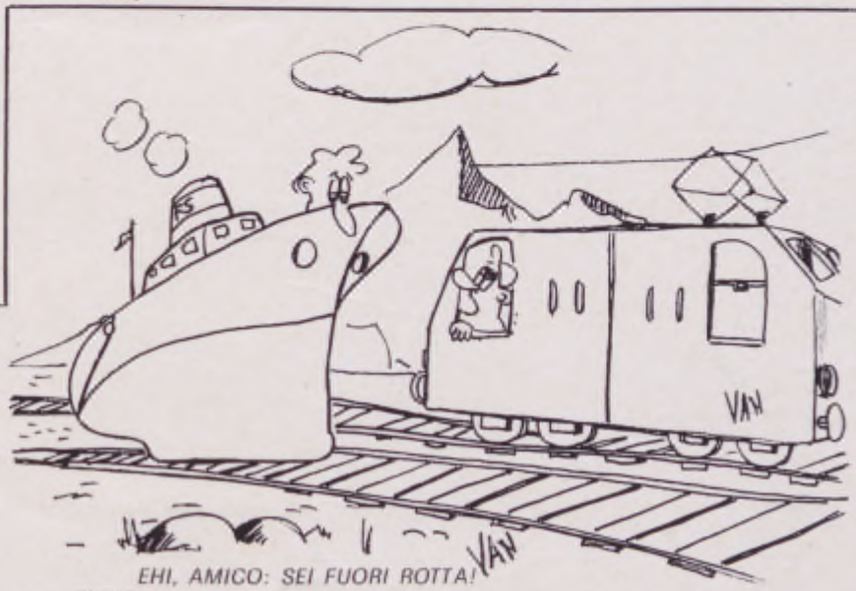


SENZA PAROLE





SENZA PAROLE



EHI, AMICO: SEI FUORI ROTTA!

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Agosto - Settembre 1973 N. 8/9

Saluto ai lettori

ANNI FA e per un lungo periodo ricoprii l'incarico di Redattore Capo di questo Periodico. Adesso che me ne viene affidata la Direzione si tratta dunque di un ritorno a casa, a un lavoro gradito, tra persone che conosco da anni e a cui sono legato da profonda stima e da grande affetto.

E, del pari, stima e affetto mi legano a tutta la comunità ferroviaria: non per niente sono figlio di ferroviere e da oltre 30 anni lavoro nell'Azienda.

Il saluto caloroso che ora porgo ai lettori ha così, se non altro, il pregio di provenire da uno che ne conosce il lavoro, che ha operato fianco a fianco con migliaia di loro, che si onora di appartenere alla loro grande famiglia.

Il giornale ha già una sua tradizione, una sua impronta che molti ferrovieri apprezzano, se è vero come è vero che « Voci » ha oltre 130.000 abbonamenti sottoscritti volontariamente. Ma l'impegno della Redazione e mio deve essere quello di migliorare, di ottenere un numero ancora maggiore di adesioni, di consensi non solo dei ferrovieri ma anche delle famiglie: e su questa direttrice noi lavoreremo con le nostre migliori energie.

L'informazione sarà ancora la struttura portante del nostro giornale, perché ogni lettore possa cogliere la dimensione, il senso, l'impostazione, le prospettive dell'Azienda in cui lavora e, nello stesso tempo, acquisisca o maturi il rapporto di solidarietà con la grande comunità dei ferrovieri di ogni impianto, di tutto il Paese. Ma questa informazione (che già si dilata e si dirama a raccogliere anche gli aspetti più minuti della nostra vita di tutti i giorni, gli eventi lieti e tristi della vita dei colleghi e delle famiglie) cercheremo anche di estenderla a certi aspetti della vita sociale per i quali abbiamo interessi o magari anche semplici curiosità comuni.

Insomma, cercheremo di aprire qualche finestra in più che si affacci oltre il nostro ambiente di lavoro, di portare il giornale ad un auspicabile gradimento delle famiglie, delle mogli e dei figli dei nostri lettori.

Comunque, noi della Redazione siamo già al lavoro e ci auguriamo che i risultati possano essere pari all'impegno.

E adesso, a conclusione — ma non in fondo — a questo indirizzo di saluto, il mio pensiero grato ed affettuoso va all'amico Dr. Mario Pellegrino, che per 15 anni ha diretto con grande competenza e passione questo giornale e che ora abbiamo il piacere di contare tra i lettori che ci seguono con la più calda simpatia e col più attento interesse.

Alberto CIAMBRICCO

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

IL CARO ASSICURAZIONI: 164% IN PIU'

Cara « Voci »,

con il rinnovo dell'assicurazione sulla mia auto (una FIAT 127) mi è capitata una bella tegola sulla testa. La Società Assicuratrice (una grande Società del Nord) aveva finora tenuto i prezzi inalterati, ma d'un tratto mi chiede, per il solo premio di assicurazione che riguarda « incendio e furto » un aumento incredibile! Pagavo 10.894 lire l'anno e ora ne devo pagare 28.759, come dire 18.000 di più (n.d.r.: cioè il 164 per cento in più).

Ho un cognato che abita a Pescara e ha una macchina come la mia, assicurata con la stessa Società: anche per lui l'aumento è stato salato, ma inferiore di oltre diecimila lire al mio. Come si spiega? Ho chiesto in giro ma nessuno ha saputo darmi una risposta chiara.

Lorenzo Varagona
Palermo

● *Evidentemente la Società di cui parla non aveva ancora applicato nei suoi confronti (forse perché la sua assicurazione normale veniva a scadere solo in questi mesi) i nuovi tassi di premio per copertura del rischio relativo al furto e all'incendio, che sono praticamente entrati in vigore dal 9 ottobre dello scorso anno. E adesso li hanno, invece, applicati, appunto con la maggiorazione che lei ci indica e che, da quanto abbiamo potuto appurare presso lo ACI, è proprio quella che la quasi totalità delle Società di assicurazione praticano, almeno per le macchine targate Palermo (e non solo Palermo).*

Infatti, non in tutte le province si paga la stessa somma per l'assicurazione relativa al furto e all'incendio: suo cognato, che, come scrive, abita a Pescara, ha avuto sì, un aumento salato ma è stato solo del 44 per cento.

Sicuramente in quella provincia ci sono meno incendi e meno furti e le Compagnie di Assicurazioni si regolano di conseguenza.

LA DATA DI SCADENZA

Cara Voci,

siamo ex combattenti in servizio presso il Deposito Locomotive di Salerno, desidereremmo sapere se l'applicazione dell'art. 2 della legge 336 del 24.5.70 può essere chiesta dopo la scadenza fissata (giugno 1975) per l'articolo 3 della legge stessa ed eventualmente se detta richiesta deve essere avanzata entro la predetta scadenza del giugno 1975.

Ugo Teissere e altri
Salerno

● *Come abbiamo detto altre volte l'applicazione dell'art. 3 della legge 336 deve essere chiesta prima del collocamento in quiescenza, e comunque entro il 26 giugno 1975. L'art. 2 viene applicato all'atto del collocamento in pensione per qualsiasi ragione, e in qualsiasi momento.*

A proposito dell'art. 2 dobbiamo precisare che sul numero 7 di Voci rispondendo al Sig. Olivetti siamo incorsi in un errore: gli scatti a cui si ha diritto in base a tale articolo sono « uno ogni due campagne ».

UN GRAZIE DA BRUNA TRONCON

Egregio Direttore,

mi scusi se mi permetto di disturbarLa con la presente. Sono Bruna Troncon, una ragazza inferma gambe e braccia di 36 anni. Vivo in campagna a 8 Km. da Grosseto. Per mezzo del suo giornale vorrei ringraziare fervidamente il personale delle ferrovie per la gentilezza e la sollecitudine per aiutarmi a scendere e salire dal treno (straordinario) che da Grosseto mi ha condotto a Firenze dove sono salita su un treno riservato agli ammalati per recarmi in pellegrinaggio.

Grazie di cuore.

Bruna Troncon - Rispescia

● *Ogni commento ci sembra superfluo: ci uniamo di cuore al « grazie » della cortese viaggiatrice.*

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 8/9 AGOSTO-SETTEMBRE 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Piera Schiavo
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

In copertina: Ritorno a casa.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

A seguito dei noti provvedimenti sull'esodo volontario la « geografia » della nostra dirigenza aziendale ha subito molti mutamenti. Riteniamo di fare cosa utile ai lettori pubblicando un quadro della nuova situazione ai vertici aziendali della Direzione Generale e dei Compartimenti.

SERVIZIO	DIRETTORE
MOVIMENTO	Ing. Antonio Piciocchi
COMMERCIALE	Dr. Mauro Ferretti
TRAZIONE	Ing. Carlo Bolognin
LAVORI	Ing. Luigi Misiti
I.E.	Ing. Enrico Bianco
PERSONALE	Dr. Giorgio Bellingeri
A.G.	Dr. Aldo Amerio
IST. SPER.	Prof. Ing. Giulio Giovanardi
SANITARIO	Prof. Dr. Mario Monti
RAGIONERIA	Dr. Rinaldo Cima
APPROVV.	Dr. Luca Campenni

COMPARTIMENTO	DIRETTORE COMPARTIMENTALE
TORINO	Ing. Renato Stiassi
MILANO	Ing. Armando Sottile
VERONA	Ing. Salvatore Puccio
VENEZIA	Ing. Bruno Pradella
TRIESTE	Ing. Giorgio Contaldi
GENOVA	Ing. Francesco Melis
BOLOGNA	Ing. Domenico Muzzioli
FIRENZE	Ing. Giampietro Martarelli
ANCONA	Ing. Giovanni Macchiaroli
ROMA	Ing. Lorenzo Talamanca
NAPOLI	Ing. Luigi Frunzio
BARI	Ing. Egidio Candiloro
REGGIO C.	Ing. Antonino Bitto
PALERMO	Ing. Armando Colombo
CAGLIARI	Ing. Ugo Scardia

SOLO PER GLI STUDI OBBLIGATORI

Sig. Direttore,

mio figlio di ventiquattro anni frequenta la facoltà di Ingegneria presso l'Università di Bologna e fino al mio collocamento in quiescenza, avvenuto nell'agosto del 1971, ha beneficiato del biglietto gratuito Serie Ao. Ho interessato per il rinnovo la Segreteria Compartimentale in relazione alla risposta che Voci ha fornito ad un lettore e mi è stato detto che non ho nessun titolo per ottenere tale biglietto.

Mario Bettini ex C. G. Sup.
Cesena

● *La sua lettera ci è giunta proprio mentre stavamo accingendoci a rettificare la risposta che nel numero 7 avevamo fornito al sig. Anselmo di Barge, in merito, appunto ai biglietti della Serie Ao per istruzione.*

Le norme (e ce ne dispiace per Lei) prescrivono che possono beneficiare della concessione di viaggio in parola i figli dei dipendenti collocati in quiescenza, fino al compimento degli studi obbligatori. *Tale limitazione non esiste, invece, per i figli degli agenti deceduti in attività di servizio i quali possono utilizzare la Serie Ao fino al termine degli « studi intrapresi ».*

LE NOSTRE « ACACIE »

Cara Voci della Rotaia,

su « Voci » di marzo '73 si legge nella pagina di « Tuttarete » (Bari), « alla premiazione per l'abbellimento e il decoro delle stazioni, si è messo in grande rilievo il contributo dato dall'Azienda al problema ecologico ecc... ».

Ora, se questi sono gli orientamenti aziendali, mi chiedo perché non si lasciano vivere in pace le piante che fiancheggiano la ferrovia.

Molte piante, in particolare le acacie, sono molto « affezionate » alla ferrovia; malgrado il trattamento a loro riservato si ostinano a perdonare e si sforzano di riprendere sia pure, mutilate, a vegetare.

Perché allora non le lasciamo vivere in pace e non cerchiamo di piantarne delle nuove?

Vincenzo Colangelo
Foggia

● *Non sono le acacie che « amano » la ferrovia, ma viceversa. Il Servizio Lavori, nelle sue pubblicazioni, raccomanda appunto di proteggere le scarpate e i terrapieni con acacie. E' una pianta che attecchisce facilmente, cresce con discreta celerità, con le sue spine fornisce ottima difesa nei confronti di animali che dovessero invadere la sede ferroviaria. Per il resto non esiste nessuna norma che prescriva di bruciare le erbe, anzi proprio per evitare ciò vengono usati diserbanti chimici, che peraltro non possono danneggiare le altre piante e, appunto, le acacie.*

Non ci sono dubbi che gli incendi di erbe e piante lungo la linea hanno la stessa origine di quelli che si sviluppano lungo le strade: disattenzione, cattiva educazione, mancanza di senso civico e di rispetto... E il discorso potrebbe allungarsi. Ad ogni modo non è escluso che se ne possa parlare più diffusamente sul nostro periodico.

SITUAZIONI ANORMALI

Signor Direttore,

sono un Manovratore, uno di quelli che parlano col cuore e con la mente; sicuro di interpretare il pensiero di tutto ciò che gli altri avrebbero voluto manifestare. Due anni fa scattò la grande operazione (tanto attesa): « il riassetto degli stipendi e delle carriere ».

Oggi si notano disparità di stipendi tra colleghi della stessa qualifica, ma con un numero diverso di anni di servizio.

Primo esempio - due manovali: il primo assunto nel 1968, promosso Manovratore in data 1.1.71, parametro 145, stipendio 88.812, nessuno scatto. Il secondo, assunto nel 1968, promosso Ausiliario di Stazione in data 1.1.71, parametro 155, stipendio 94.937; promosso in data 1.1.72 Manovratore, parametro 170, stipendio 104.125, nessuno scatto.

Secondo esempio - due manovali: il primo assunto nel 1959, promosso Manovratore in data 1.1.71, parametro 170, stipendio 104.740, nessuno scatto. Il secondo assunto nel 1965, promosso Manovratore in data 1.1.71, parametro 170, stipendio 104.740, nessuno scatto.

Questo secondo caso è meno ridicolo del primo ma lascia sempre perplessi circa il sistema proporzionale adottato.

Antonio Parente - Trani

● *Può sembrare strano, ma la meccanica della ricostruzione di carriera sviluppa situazioni del genere anche se, in un certo senso, eccezionali. La normativa tende infatti, in caso di promozione, a far conseguire vantaggi economici e non regressioni come potrebbe avvenire. Tale principio ha consentito il diverso trattamento economico attribuito al Manovale promosso Manovratore, transitando per la qualifica di Ausiliario di Stazione.*

RIPOSO, CONGEDO, ECCETERA

Gent.mo Direttore,

gradiremmo, se possibile, avere una risposta sul nostro giornale « Voci della Rotaia » in merito ai seguenti quesiti:

Quali sono le disposizioni aziendali per il pagamento dei riposi non fruiti? I riposi che si mettono a pagamento come vanno distribuiti tra il personale che lo desidera? Se in un Impianto c'è buona parte di congedo vecchio dell'anno passato e, per eccedenza di personale, si mettono in congedo d'ufficio agenti che hanno solo il congedo nuovo, è sempre ammesso mettere a pagamento i riposi? (Sembra che debba essere l'inverso, cioè per sfogare i congedi vecchi, si dovrebbero pagare i riposi a chi non può usufruirne).

Comitato d'Impianto
Avezzano

● *Dobbiamo ritenere che per riposo intendiate le festività infrasettimanali, perché i riposi settimanali* debbono *essere recuperati e mai messi a pagamento e ciò anche se l'interessato lo richiedesse. Anche per il secondo punto si parla, crediamo, impropriamente di riposi i quali, ripetiamo non debbono mai venire « monetizzati ». Per il resto le festività vengono pagate o recuperate con criteri di equità che riteniamo superfluo elencare. Il congedo d'ufficio deve riguardare per prima cosa il residuo dell'anno precedente e poi, secondo le esigenze del servizio e la quantità disponibile, quello dell'anno in corso.*

INFERMIERI E RIASSETTO

Sig. Direttore,

l'entrata in vigore nel 1970 di quel massiccio complesso di norme conosciuto come « riassetto degli stipendi e delle carriere » non poteva non causare, come è regolarmente poi avvenuto, errori, lacune ed omissioni.

A proposito di ciò, cito per brevità solo il caso della categoria cui appartengo che è quella degli infermieri. Come è noto, il riassetto ha permesso agli appartenenti a questa categoria di passare dalla carriera ausiliaria a quella esecutiva attraverso un concorso interno. A questo punto però, siccome in sede di sua prima applicazione il DPR n. 1077/70 ha omesso di stabilire le norme per il computo dell'anzianità pregressa, agli infermieri è virtualmente impedito di accedere alla qualifica di Infermiere capo: se come ci auguriamo si arriverà a sanare questa situazione si renderà giustizia alla categoria senza provocare alcun dissesto alle patrie finanze.

Bernardo Boccadori
Ufficio Sanitario Comp.le
Roma

● *Il provvedimento che dovrebbe sanare situazioni come quella descritta è stato già discusso tra Azienda e Organizzazioni Sindacali, ma tutt'ora non ha trovato concretezza in sede legislativa.*

Ci auguriamo con questa segnalazione di poter contribuire in qualche modo a sollecitare l'approvazione di una legge che renda giustizia a quanti sono stati, sia pure involontariamente, danneggiati col « riassetto ».

IL LAVORO CAMBIA VOLTO

ORARIO FLESSIBILE, ecco un termine che di recente è venuto ad aggiungersi ad altri conosciutissimi, quali taylorismo, fordismo, stakanovismo, e che stanno ad indicare differenti concezioni e metodi per organizzare le forze del lavoro. L'apparizione del nuovo sistema ha suscitato interesse e aspettativa: c'è chi ha parlato d'innovazione rivoluzionaria e chi di un modesto miglioramento tecnico. I francesi l'hanno battezzato « horaire à la carte », con allusione abbastanza trasparente. Al ristorante, si mangia a prezzo fisso e alla carta. Nel primo caso, devi trangugiare quel che il tavernière ti scodella, brodo anemico e bistecca tiremmolla; nel secondo valgono i tuoi gusti, sei libero di pretendere le budelline di pollo brodettate, i tournedos alla Rossini e altre squisitezze sofisticate. Amabilmente iperbolico, il paragone francese è piaciuto, e poco importa se non calza a pennello, giacché che cosa sia l'orario flessibile ormai lo sanno un po' tutti. Fermo restando l'obbligo di lavorare le ore stabilite per legge o per contratto, i dipendenti possono decidere autonomamente il momento d'ingresso e di uscita dal posto di lavoro. In termini spiccioli e con inevitabile approssimazione, si può dire che quasi tutte le attività produttive richiedono per una parte (poniamo il 75 per cento, tanto per mettere giù una cifra) la contemporanea presenza di tutti i prestatori d'opera, mentre la parte residua (il 25 per cento) può essere svolta dal singolo senza la collaborazione dei colleghi. La flessibilità non può che toccare le frange iniziali e terminali della giornata lavorativa, perché evidentemente deve restare inalterato il « nucleo » centrale nel quale si realizza lo sforzo d'assieme. Partendo da questi presupposti, sono state determinate delle fasce orarie. L'ingresso al mattino può avvenire fra le otto e le nove, con un ritmo che va di quarto d'ora in quarto d'ora: 8, 8.15, 8.30 e così via. La scelta spetta al dipendente che può modificarla anche ogni giorno, senza darne preavviso. Ovviamente l'uscita risulterà anticipata o ritardata a seconda dell'orario d'ingresso.

La Messerschmitt è stata la prima

Il calcolo delle ore si fa con una macchinetta, una specie di contatore; ad ogni lavoratore ne viene assegnato uno; egli v'inserisce un tesserino, all'inizio del proprio turno, togliendolo alla fine. Sembra incredibile ma l'innovazione è nata in Germania che, per definizione, è il Paese della disciplina di ferro. Nel 1968, la Messerschmitt, l'industria aeronauti-

ca che nell'ultima guerra costruì i famosi « caccia », attuò il « gleitzeit », l'orario fluttuante, come terapia alla disaffezione del personale e (obiettivo secondario) per contribuire alla decongestione del traffico urbano. I risultati soddisfacenti indussero altre industrie tedesche a battere la stessa strada. Nel 1971, erano già un migliaio. Entusiasmo minore in Francia e in Inghilterra dove, a quanto risulta, si sono messe sulla scia della Messerschmitt soltanto un numero limitato di Aziende, e quasi tutte non di primo piano. Situazioni più o meno analoghe troviamo in Svezia in Svizzera e nei Paesi Bassi.

Cosa hanno fatto le aziende italiane

Venendo all'Italia, è d'obbligo il riferimento preliminare alla Fiat, il maggior complesso industriale nazionale, specchio emblematico della costante e non sempre afferrabile dinamica che sommuove il mondo del lavoro. Nell'ultimo trimestre del 1972, l'industria torinese attuò, limitatamente al comprensorio di Mirafiori, le prime caute sperimentazioni di orario flessibile che oggi è stato esteso a 25 mila sui 38 mila impiegati Fiat. Gli esclusi sono unicamente quelli addetti ai servizi legati in modo diretto al lavoro d'officina, i centralinisti, gli addetti ai trasporti interni, ecc. Presentemente le Aziende italiane che attuano l'orario fluttuante sono circa una quarantina, ma quelle importanti si contano sulle dita di una mano sola: Dalmine, Italsider, Buitoni-Perugina, Mondadori.
Una valutazione obiettiva del nuovo sistema deve tener conto sia dei vantaggi che degli inconvenienti. I primi vanno ricercati nella soluzione del problema dei ritardi, nella riduzione delle richieste di permessi brevi, nella sensazione di libertà che deriva al lavoratore sul piano psicologico. Per contro c'è da considerare l'impossibilità di ammettere al beneficio tutto il personale (alla Fiat, all'Italsider e in ogni altra Azienda gli operai sono esclusi, non tollerando il ciclo produttivo d'officina orari differenziati) e ciò può rinfocolare la conflittualità, sempre latente, fra categorie, accentuando quel divario fra « colletti bianchi » e « tute blu » che si vorrebbe invece superare, tanto sul piano salariale che normativo. Anche nel settore del lavoro d'ufficio ci sono compiti che devono essere svolti in « équipe » e che possono risentire di ritardi e di turbative, per effetto dell'orario flessibile. Infine, chi organizza la produzione ha necessità di conoscere su quale forza di lavoro poter contare durante tutta la giornata; è evidente che ogni possibilità d'accertamento in tal senso viene meno o diventa aleatoria quando l'orario fluttua. Insomma il nuovo sistema, accanto ad alcuni vantaggi, non va esente da parecchi aspetti negativi che sono stati d'altronde evidenziati anche dal carosello di dibattiti, tavole rotonde e convegni di studio. Non sappiamo quale credito meriti la notizia che a dar fiato alle trombe della propaganda sia stata la ditta tedesca che costruisce i contatori individuali marcatempo; probabilmente la malignità è infondata, considerate le conclusioni non sempre elogiative cui, come abbiamo detto, tali dibattiti sono pervenuti.
Nel 1972, mentre tanto si discuteva d'orario flessibile, gli statali romani stavano sul filo dell'alta tensione per le sorti del loro orario unico. La « querelle » ha precedenti remoti: un decreto legge del settembre 1939 stabilì che i dipendenti degli uffici pubblici della capitale (esclusi gli sportellisti) usufruissero di un orario continuato di sei ore giornaliere, mentre gli statali delle altre città dovevano osservare l'orario normale di sette ore di cui cinque al mattino e due al pomeriggio.
Ancor'oggi le ragioni del singolare privilegio non sono state chiarite e resta valida la versione dello scatto di nervi di Mussolini. Tutti i giorni, tornando da Palazzo Venezia a Villa Torlonia per il pranzo delle tredici, transitava con la macchina per via Venti Settembre e Porta Pia e s'imbatteva nella « travetteria sciamante » fuori dai cancelli dei Ministeri. Per non vedere quello spettacolo, inventò l'orario unico, dispose che gli statali romani uscissero alle quattordici e lavorassero un'ora di meno dei loro colleghi delle altre città. Lo Statuto degli impiegati civili dello Stato, emanato nel 1956, accolse e fece propria la discriminazione. Contro di essa sono insorti non già i « periferici » del Nord o del Sud d'Italia, ma gli sportellisti del più importante ufficio postale di Roma, quello di San Silvestro.

Potrà riguardare i dipendenti statali?

Singolare situazione di questi lavoratori che, inchiodati fino alle quindici dietro gli sportelli al piano terreno, vedono i loro colleghi « amministrativi » dei piani superiori andarsene bellamente a casa alle quattordici, agitando la mano in segno di saluto. Così, quando per i primi arriva finalmente l'ora di uscire, gli « amministrativi » hanno già finito di pranzare o al peggio addentano la frutta. Dài oggi e dài domani, gli sportellisti hanno presentato ricorso al Consiglio di Stato che, invocando il principio del-

l'eguaglianza fra tutti i cittadini, ha investito della questione la Corte Costituzionale. La quale però non ha ritenuto che il decreto legge del 1939 dovesse considerarsi abrogato con l'entrata in vigore dello Statuto degli impiegati civili dello Stato. Così il privilegio è rimasto, anche se i beneficiari ne godono fino ad un certo punto, considerata l'esistenza del ben noto « lavoro straordinario semiobbligatorio » del pomeriggio-sera che accende migliaia di lampade da tavolo nei grigi falansteri della burocrazia.

Ma per tornare dopo questa digressione all'orario flessibile, diremo che la possibilità di applicarlo ai dipendenti statali suscita perplessità e riserve delle quali si è fatto portavoce, fra gli altri, il professor Francesco Casalengo, provveditore generale dello Stato, nel corso di un convegno tenutosi qualche mese fa a Milano e promosso dall'Istituto di studi sul lavoro (ISL) e dal Comitato nazionale italiano per l'organizzazione scientifica del lavoro (CNIOS). Il nuovo orario non potrebbe essere esteso a tutte le categorie di dipendenti (si pensi agli incaricati di servizi d'interesse pubblico, a cominciare dai ferrovieri, funzionari ed agenti di pubblica sicurezza, doganieri, medici ospedalieri, ecc.) e le inevitabili esclusioni potrebbero aprire la strada a diversità di trattamento sul piano giuridico ed economico. Perciò, stando così le cose, è molto probabile che tutto rimarrà invariato per i « ministeriali ». Ma non è questo il punto che ci premeva di rilevare, come pure è un altro il discorso che ci proponiamo di svolgere.

In America

settimana supercorta

L'orario fluttuante non è né un toccasana da glorificare, né un mostro da esorcizzare. Possiamo tuttavia considerarlo una delle avvisaglie, forse la meno preoccupante, dell'ondata di piena che parte dagli orologi di controllo all'ingresso delle Aziende, ma tende ad investire l'intero sistema produttivo, i modi, i tempi e gli strumenti del lavoro, ponendone in crisi l'intera organizzazione e contestandone le scelte di fondo. Da questa vasta, oscura e contraddittoria problematica cercheremo di estrarre e di mettere a fuoco alcuni temi o linee di tendenza emblematiche di una trasformazione che può coinvolgere tutta la nostra società e il modo stesso di vivere.

Questi temi si chiamano assenteismo, durata del lavoro (giornaliero e settimanale) e, conseguentemente, spazio minore o maggiore per le vacanze e, più in generale, per il tempo libero. Da un'indagine compiuta dal Ministero del Lavoro, attraverso gli Ispettorati regionali e provinciali, riguardante le Aziende sono emerse cifre che ci debbono far riflettere. In Italia, il tasso di assenteismo ascende complessivamente al 24,5 per cento per gli operai (9 per cento per malattie, 2,1 per cento per gravidanze, 0,9 per cento per scioperi d'azienda, 0,7 per cento per scioperi di categoria e 11,8 per cento per motivi vari) e al 18,8 per cento per gli impiegati. Le conseguenti perdite per mancata produzione s'aggirano sui settemila miliardi annui cui bisogna aggiungere i tremila miliardi di perdite derivanti dai « ponti » e da altre occasioni festaiole. Il totale fa diecimila miliardi, salvognuno. Siamo diventati tanto opulenti da poter sopportare queste briscole senza battere ciglio? Nel 1973, il primo « ponte » l'abbiamo avuto in marzo, il secondo e il terzo in aprile; in quest'ultimo mese, secondo rilevazioni dell'Istat, i giorni di effettivo lavoro nell'industria sono stati appena 17, contro i 23 indicati dal calendario. Aprile, dolce dormire. In altri tempi, un mese così breve sarebbe stato concepibile soltanto nel paese dei balocchi, quale lo immaginò il buon Collodi. E tutti ricordano, pensiamo, quale inganno nascondesse il paese dei balocchi nella favola amaramente surrealista dello scrittore toscano, nostro primo compagno, maestro e incantatore degli anni della puerizia. Eppure, se prendesse piede la settimana « supercorta », le giornate lavorative si ridurrebbero a non più di 18-19 il mese; ma occorrerebbe lavorare dieci ore filate il giorno.

In America, circa un centinaio di imprese secondarie applicano la settimana « supercorta » di quattro giornate lavorative di dieci ore ciascuna con tre giorni di riposo, dal giovedì sera al lunedì mattina. Contro l'ipotesi di trapiantare in Europa, e in particolare in Italia, il modello americano si sono levate voci autorevoli, tanto nel campo sindacale che in quello imprenditoriale. Una giornata di dieci ore anche se limitata a soli quattro giorni la settimana « risulterebbe probabilmente intollerabile per numerosi settori di lavoro dove lo sforzo fisico e mentale è già pesante per otto ore. Inoltre, quale uso potrebbero fare i lavoratori, sfibrati da dieci ore di lavoro per quattro giorni, dei tre restanti? ». Così Luciano Lama in un'intervista ad un grosso rotocalco. Preoccupazioni analoghe ebbe ad esprimere, nella stessa intervista, Guido Randone, vicedirettore dell'Ufficio sindacale della Confindustria. « E' il caso di sovraffaticare per quattro giorni un individuo, distaccandolo praticamente dalla famiglia, per poi lasciarlo seduto a casa tre giorni? Come impiegherà il suo tempo libero? E poi si può veramente affermare che oggi sia scarso il tempo libero a disposizione dei lavoratori? ».

Queste parole di Randone ci servono d'avvio all'ultimo nostro tema che suscita continuo fervore di polemiche e che a torto viene talvolta liquidato con le spicciative sentenze di derisione applicabili alle futili mode dalle quali siamo periodicamente afflitti. Invece di rispolverare e di mettere a confronto le contrapposte elaborazioni teoriche, ci soffermeremo sulla originale e, per certi aspetti sconcertante interpretazione che del problema ha dato recentemente Ugo Spirito, professore dell'Università di Roma, un filosofo che ha ripudiato la filosofia, o meglio è giunto ad identificarla con la scienza. A giudizio di Ugo Spirito, il problema del tempo libero nasce dalla contrapposizione delle figure del datore di lavoro e del lavoratore in « un regime sociale che spacca la vita dell'individuo in due parti reciprocamente estranee ed inconciliabili. C'è l'ufficio o la fabbrica, e c'è, poi, la casa dove si abita. Due realtà e due mondi. L'impiegato o l'operaio lascia il lavoro per acquistare

la libertà nella famiglia. Vuole dimenticare la società nella quale serve e alla quale non può affezionarsi davvero e aspira unicamente a godere del tempo libero in cui si realizzano i suoi veri interessi di uomo autonomo ». Peraltro, costruire in concreto una società che abolisca il dualismo di pubblico e di privato e non spezzi la vita del lavoratore in due parti « di cui l'una rinneghi l'altra » è estremamente arduo.

Rapporto dialettico tra lavoro e tempo libero

Il primo ad ammetterlo è il professor Spirito. Egli cita l'esempio dei kolkos, dei sofkos, delle comuni cinesi, dei kibbutz e delle altre comunità produttrici, ma riporta anche il parere del Dumazedier che « tutti i tentativi finora compiuti per realizzare il superamento del dualismo di datore di lavoro e di lavoratore sono falliti o sono in via di esaurimento ». E allora? Allora, il discorso assume le tinte fascinose ma illusorie dell'utopia, tutto viene rimesso a vaghe attese di tipo messianico, senza che s'intraveda, nemmeno da lontano, alcuna realistica indicazione capace di affrancare l'uomo dalla sua esistenza dimezzata. E se un'integrazione lavoro-tempo libero è irrealizzabile, se la divisione esiste, occorrerà riconoscere che ci troviamo di fronte a due termini distinti, ma non per questo necessariamente antitetici. Un lavoro disumano, annichilente, distruggerà in noi le risorse spirituali, quel minimo d'entusiasmo e di disponibilità indispensabili per programmare e godere il tempo libero che non va confuso con l'ozio, ma deve essere inteso come una forma di « riposo attivo », cioè tempo che appartiene al lavoratore il quale lo dedica a se stesso. A queste condizioni diventa possibile riprendere in piena forma l'attività lavorativa, laddove un week-end sbagliato, stressante, ci restituirà alla quotidiana fatica, con le gambe a pezzi, il cervello annebbiato e un bisogno urgente di tanti caffé per rientrare in orbita.

Bastino questi esempi di tutta evidenza a farci comprendere il legame, potremmo dire il rapporto dialettico fra lavoro e tempo libero: entrambi debbono contribuire in equilibrate proporzioni all'armonica realizzazione della vita dell'uomo. Anche per questo sono da guardare senza entusiasmo le ipotesi di una settimana ultracorta, irrazionale alternanza di lavoro massacrante e di vacuo riposo, doccia bollente e doccia gelata, quattro giorni di lavoro da collasso e tre giorni d'inerzia per riparare i guasti del lavoro; pasticche euforizzanti per lavorare dieci ore filate, barbiturici per dormire nel lungo week-end bianco.

Un volto nuovo al lavoro ma non disimpegno

Per concludere, tutte le innovazioni che possano realmente contribuire ad adeguare il lavoro alla misura dell'uomo debbono essere approvate e sostenute. Se si considera quanto fossero coercitive e vessatorie le condizioni dei lavoratori solo cinquant'anni fa, si può misurare con soddisfazione il cammino compiuto; però nessuno s'adonti se diciamo che oggi il rischio è quello di cadere nell'eccesso opposto. L'equivoco peggiore sarebbe il considerare il lavoro come qualche cosa d'edonistico, mentre esso è sempre sacrificio, fatica, impegno di dare e di avere. Non si creda che, mutando i metodi e i tempi di lavoro, la dedizione, il sacrificio di chi lavora possano attenuarsi. Al contrario, dovranno perfino aumentare, a misura che s'accresca il margine d'autonomia e di responsabilità del lavoratore. Nel momento in cui chiediamo un lavoro migliore, maggiore libertà d'iniziativa, un certo margine d'inventiva, dobbiamo essere migliori noi stessi. E' sufficiente « che l'operaio alla catena di montaggio possegga un cervello da bue », predicava cinicamente Taylor. La fine del taylorismo e del fordismo significa che l'epoca dei buoi è finita e deve cominciare quella degli uomini. Una prospettiva del genere è inconciliabile col disimpegno, con la mentalità festaiola che vorrebbe moltiplicare i « ponti », giustificare sempre e comunque l'assenteismo, aprire la strada ad una società in cui al vertice di ogni rivendicazione venga posto non il diritto al lavoro umanizzato, ma il diritto all'ozio. La storia ci ha tramandato soltanto il ricordo delle splendide civiltà del lavoro; non è mai esistita una civiltà delle vacanze e meno che mai dell'ozio.

Marcello BUZZOLI

Approvato il nuovo Piano poliennale

Al servizio del Paese

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

La spesa di 4.000 miliardi approvata nella sua globalità
Una tranche di 2.000 miliardi per il quinquennio 1975-80
Le dichiarazioni del Sottosegretario sen. Cengarle

IL COMITATO Interministeriale per la Programmazione Economica, nella seduta svoltasi il giorno 7 settembre, ha approvato il nuovo Piano Poliennale delle F.S. Ascoltata la relazione del Ministro On. Preti, sono state approvate le linee generali del progetto che richiede investimenti per 4 mila miliardi di lire, definendo i criteri e gli indirizzi ai quali il Piano stesso dovrà uniformarsi. Potenziamento delle direttrici fondamentali longitudinali e trasversali, ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali e insulari, ristrutturazione dei tronchi di avvicinamento ai grandi centri urbani che interessano i movimenti dei lavoratori pendolari, rafforzamento delle attrezzature attinenti al traffico merci, adeguamento al progredire delle correnti di traffico internazionale, ammodernamento tecnico degli impianti e del parco e miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro del personale sono le direttrici che dovranno essere seguite nella pratica effettuazione del Piano.

Inoltre, il CIPE ha stabilito di ampliare a favore del Mezzogiorno la parte di investimenti previsti dalla legge per tale area. E' stato stabilito di attuare il nuovo piano di ammodernamento delle Ferrovie attraverso una prima « tranche » che prevede un investimento di duemila miliardi di lire nel quinquennio 1975-1980.

Il CIPE, infine, stabilito di procedere ad una consultazione con la Commissione interregionale sugli indirizzi del Piano, ha riaffermato l'esigenza di un coordinamento sempre più approfondito della politica nel settore dei trasporti, formulando altresì indirizzi per la definizione di un programma promozionale per il settore dell'industria che riguarda il materiale ferroviario.

Il Sottosegretario On. Cengarle, che era presente alla riunione del CIPE, ha rilasciato una lunga dichiarazione in merito al provvedimento deciso: « Il Piano di quattromila miliardi — ha detto il Sottosegretario — è stato approvato nella sua globalità, prevedendo però una prima « tranche » di duemila miliardi per il quinquennio dal 1975 al 1980 ». Il nuovo Piano Poliennale segue il finanziamento stralcio di 400 miliardi che, a sua volta, è stato approvato a conclusione del Piano Decennale 1962-1972 per il riclassamento e il potenziamento della Rete F.S. E' stato anche precisato che i competenti uffici del Ministero dei Trasporti predisporranno, di concerto con gli altri dicasteri interessati e d'accordo con le Regioni, appositi disegni di legge in tempo utile per il proseguimento dei piani già predisposti dalle Ferrovie dello Stato.

Il nuovo Piano — ha detto ancora l'On. Cengarle — consentirà il potenziamento delle direttrici fondamentali, con particolare riferimento a quelle interessanti il Mezzogiorno e le Isole; la ristrutturazione delle linee affluenti alle aree dove si registrano i più intensi movimenti pendolari; il rafforzamento delle attrezzature relative al traffico merci; il potenziamento delle linee adducenti ai porti e ai valichi internazionali; l'ammodernamento tecnologico per aumentare la sicurezza e il comfort dei viaggiatori; il miglioramento delle condizioni e degli ambienti di lavoro in cui opera il personale ferroviario.

In pratica, il nuovo Piano ha lo scopo di eliminare le maggiori strozzature esistenti e di introdurre più moderne tecniche di esercizio e di gestione, che consentiranno di migliorare in modo notevole la produttività aziendale e di realizzare benefici economici di notevole rilievo per l'Azienda ferroviaria e per l'economia nazionale.

M. Pi.

INTERVISTA CON IL MINISTRO PRETI

Tariffe FS: per ora niente aumenti

IL PROBLEMA dell'aumento delle tariffe ferroviarie italiane, che oggi risultano le più basse in Europa, è stato affrontato con estrema chiarezza e decisione dal Ministro Preti nel corso di una intervista concessa di recente a un quotidiano milanese.

« Un aumento delle tariffe ferroviarie a breve scadenza — ha dichiarato il Ministro — è assolutamente da escludere. Le voci di aumento circolate in questi giorni, peraltro da me subito smentite, sono da considerarsi del tutto infondate. Sarebbe infatti semplicemente assurdo che in un momento come questo, nel quale il blocco dei prezzi costituisce uno dei cardini della politica economica del governo, le tariffe ferroviarie aumentassero. Fatta questa precisazione, occorre però dire che il problema tariffario esiste ed è di estrema gravità. Non poterlo affrontare oggi non significa che non possa essere affrontato in un domani più o meno remoto, perché le tariffe ferroviarie italiane sono le più basse d'Europa e rappresentano una vera assurdità. Questo problema finirà pertanto col riproporsi quando la lotta all'inflazione avrà avuto successo. Il divario esiste oggi tra entrate e uscite dell'Azienda ferroviaria è addirittura spaventoso: basti pensare che tutte le entrate sommate insieme sono inferiori di circa 500 miliardi rispetto alle spese risultanti dalla retribuzione del personale in servizio. L'ultimo aumento tariffario risale addirittura al 1° gennaio del '63. Questo significa che la svalutazione della lira è un fatto inesistente solamente per le FS ». All'osservazione, poi, che al problema delle tariffe si affianca quello delle facilitazioni di viaggio, che sono numerosissime, com'è noto, e non sempre facilmente giustificabili, l'on. Preti ha replicato che anche questo secondo problema « dovrà essere esaminato e risolto quando verrà il momento opportuno (e oggi tale momento appare ancora lontano) perché le riduzioni, così come sono congegnate, appaiono spesso in stridente contrasto con l'equità e la giustizia sociale. Non si deve però credere — ha precisato il Ministro — che l'abolizione delle agevolazioni tariffarie in atto possa assicurare all'Azienda ferroviaria cospicui vantaggi economici. Secondo gli esperti, se tutti pagassero il biglietto intero, si otterrebbe un maggiore introito annuo di circa cento miliardi ».

D'altra parte — è il caso di aggiungere — se una riforma delle agevolazioni ci sarà, non potrà che riguardare alcune categorie di fruitori (impiegati statali, militari, mutilati e invalidi, giornalisti, ufficiali in congedo, dirigenti di associazioni varie, appartenenti a istituti di carità, a complessi teatrali ecc.), che nell'insieme rappresentano una minoranza (20% circa) rispetto ad altre categorie, come lavoratori e studenti, che formano la massa fruente di abbonamenti per « pendolari » (con riduzioni fino al 50%) o di abbonamenti settimanali e festivi, e costituiscono la parte maggiore di coloro che viaggiano a tariffa ridotta.

PREZZI FS = 100

	100 Km.		1.000 Km.	
	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.
ITALIA	**100**	**100**	**100**	**100**
Francia	207	249	186	224
Germania	217	236	260	291
Svizzera	277	329	—	—
Lussemburgo	185	222	—	—
Belgio	199	242	—	—
Olanda	244	324	—	—
Austria	266	358	129	157

Treni per l'Europa

SONO STATE definite dalle Ferrovie europee le procedure riguardanti il comune acquisto di 500 carrozze di tipo standard da destinare ai servizi internazionali e a quelli interni a lungo percorso. Vetture di prima e di seconda classe con caratteristiche identiche, salvo lievi variazioni da apportare al progetto base in considerazione delle particolari esigenze delle varie reti.
Saranno le più importanti industrie europee, specializzate in costruzioni ferroviarie, ad effettuarne la realizzazione. A tal fine si sono costituiti nel settore grandi raggruppamenti industriali, realizzando in questo modo una prima significativa forma di integrazione e di collaborazione a livello intereuropeo.
Il noto organismo sopranazionale denominato Eurofima ha curato le procedure di affidamento delle forniture. A esso le varie amministrazioni ferroviarie interessate hanno dato l'incarico di interpellare le più importanti industrie specializzate e di concludere con le società consorziate le necessarie trattative sulla base di progetti e di offerte presentati dalle stesse ditte invitate.
Insieme alle Ferrovie austriache, belghe, francesi, svizzere e tedesche, anche le FS hanno dato la loro adesione all'acquisto comune.
La relativa commessa verrà affidata dall'Eurofima a un raggruppamento del quale fanno parte la Fiat, l'Alsthom di Parigi, la Brugeoise et Nivelles di Brugge, la Linke-Hoffman-Bush di Salzgitten-Watenstedt.
Saranno destinate alle FS tre carrozze prototipo e cento carrozze di serie, delle quali 30 di prima classe e 70 di seconda, tutte dotate di aria condizionata e delle più moderne attrezzature tecniche atte a garantire un elevato grado di comfort.
Egualmente per mezzo dell'Eurofima, verranno acquistate 95 carrozze-letti di tipo turistico, 33 delle quali destinate alle Ferrovie italiane, nell'ambito del Pool internazionale delle carrozze-letti. Anche per questa fornitura la commessa è stata affidata, per la parte relativa alle casse, a un raggruppamento di industrie europee, di cui fanno parte la Fiat e la Casaralta di Bologna e, per i carrelli, alla Soc. Amf Frangeco di Parigi.
Per l'acquisto delle 100 nuove carrozze ordinarie di prima e seconda classe e delle 33 carrozze-letti le FS dovranno sostenere una spesa di 12 miliardi e 300 milioni e di 6 miliardi e 60 milioni, rispettivamente.

S. A.

FLASH
Notizie in breve

CON IL PROSSIMO ORARIO ferroviario invernale, oltre alla conferma pressoché generale dei collegamenti attivati nel periodo estivo e che sono stati ampiamente utilizzati dai turisti (quest'anno numerosissimi), entreranno in funzione alcuni nuovi treni, tra cui il «Vesuvio» tra Napoli e Milano e il «Cycnus» fra Milano e Ventimiglia: convogli composti dalle nuove carrozze «gran conforto» che vanno ad aggiungersi all'«Adriatico» entrato in servizio lo scorso 3 giugno.
Anche i nuovi treni verranno classificati, come il precedente, in dipendenza del livello di conforto, «Trans Europ Express», pur svolgendo servizio sulla rete ferroviaria interna. Da sottolineare che gli elettrotreni del tipo «ETR 220-250» recuperati dalla trasformazione degli attuali treni MN (Milano-Napoli) e NM (Napoli-Milano) saranno utilizzati per i super rapidi tra Milano e Roma, che, pertanto, con il nuovo orario risulteranno ulteriormente perfezionati.

LA GALLERIA SANTA LUCIA, una opera di importanza prioritaria per la realizzazione del quadruplo binario tra Napoli e Salerno, e quindi per il potenziamento della «dorsale» ferroviaria da Milano a Villa S. Giovanni è pressoché completata. Nei giorni scorsi è stato abbattuto il diaframma che separava il braccio sud e il braccio nord della galleria.
Fatto il «buco», che ha uno sviluppo di 10.899 metri, occorrerà provvedere alle rifiniture ed alla installazione dei vari impianti che una moderna opera ferroviaria richiede. Quindi, presumibilmente in coincidenza con l'orario estivo del 1975, sarà attivata la nuova tratta tra Salerno-Nocera Inferiore della linea Napoli-Salerno.

PER UNA BOTTIGLIA lanciata da un treno rapido in transito, tre persone in attesa sulla pensilina della stazione di S. Benedetto Val di Sambro, sulla linea Firenze-Bologna, sono rimaste ferite. Una donna di 32 anni, Anna Maria Zannieri, abitante a Castiglione dei Pepoli, è stata ricoverata all'ospedale con prognosi di 15 giorni, mentre il bolognese Mario Bertoli, 31 anni, ne avrà per 6 giorni; un'altra donna, Aurora Morelli, che lamentava la ritenzione di frammenti di vetro in un occhio, ha preferito mettersi egualmente in viaggio, per farsi poi medicare privatamente.

LA HONEYWELL ha consegnato alla nostra Azienda un sistema elettronico di grandi dimensioni per l'elaborazione dei dati. L'elaboratore, che è destinato all'automazione delle procedure relative al controllo della domanda delle merci, dovrà provvedere alla gestione e al controllo centralizzato del traffico merci (comprendente il servizio interno, quello cumulativo e quello internazionale) sia per quanto riguarda i carri che il collettame, come analogamente avviene per il traffico viaggiatori.

IN CONCOMITANZA CON la realizzazione di un «terminal» ferroviario per le soste di merci e bestiame al confine italo-jugoslavo di Opicina (sul Carso triestino), anche da parte jugoslava stanno per cominciare i lavori per la costruzione di un'area ferroviaria dello stesso tipo nella zona operativa della stazione ferroviaria di Sesana.

PER IL COMPLETAMENTO della trasformazione a corrente continua, a 3 mila Volts, sulle linee piemontesi il Consiglio d'Amministrazione dell'Azienda ha espresso parere favorevole. Il provvedimento riguarda le linee: Carmagnola-Fossano-Savona, Carmagnola-Bra-Ceva, Fossano-Cuneo-Limone ed Acqui-Ovada. I lavori sono quasi ormai ultimati, la spesa complessiva raggiungerà i 5 miliardi e 405 milioni di lire.

SETTANTA CHILOMETRI CIRCA IN MENO rispetto alla linea attuale; tre ore come tempo di percorrenza dei treni più veloci; il passaggio della quota del valico da 1.500 a 700 metri: queste alcune delle principali caratteristiche della nuova linea ferroviaria che va da Verona a Monaco di Baviera, attualmente all'esame dell'UIC (Unione Internazionale delle Ferrovie) dopo la presentazione di una prima relazione sull'argomento da parte dell'apposito gruppo di lavoro internazionale. La progettazione esecutiva durerà circa due anni, mentre si calcola che ne saranno necessari da otto a dieci per la realizzazione dell'opera che rappresenta uno degli «elementi portanti» della futura rete ferroviaria europea, il cui sviluppo dovrebbe raggiungere i 37.000 chilometri. La rete sarà impostata sui raddoppi e quadruplicamenti di binario con la conseguente possibilità di separare in modo netto i traffici più veloci da quelli più lenti. Non mancheranno opere di grande valore tecnico, tra cui, a parte la Verona-Monaco, il tunnel ferroviario sotto la Manica.

Per un utile scambio di vedute su problemi di interesse comune, il nostro Direttore Generale, ing. Bordoni, ha presieduto, nella sala del Consiglio di Amministrazione, una riunione con un gruppo di docenti universitari di tecnica ed economia dei trasporti. Era presente anche il Vice Direttore Generale, ing. Mayer.

Quella del '73 é stata, nei settore dei trasporti, un'estate particolarmente calda: ma, ai viaggiatori che assaltano i treni delle vacanze...

NON

CON IL BENESSERE che stanno raggiungendo strati sempre più larghi della popolazione, le vacanze sono diventate un fenomeno sociale di proporzioni tali che si ha la necessità di disporre, per affrontarlo con criteri e mezzi adeguati, di una vera e propria strategia e dei relativi strateghi.

Come per lo spostamento di armate su un fronte di battaglia, con l'approssimarsi della stagione estiva, si studiano piani, si predispongono gli approvvigionamenti, si rinforzano i servizi logistici e di sicurezza.

A questa chiamata di vera e propria mobilitazione generale, le ferrovie, che per il settore trasporti svolgono ovviamente un ruolo fondamentale, rispondono sempre nella misura massima delle proprie capacità: vengono istituiti il maggior numero possibile di treni straordinari; i treni ordinari sono rinforzati, vengono utilizzate tutte le carrozze e i mezzi di trazione in qualche modo disponibili.

Uno sforzo veramente gigantesco, ed ogni anno lo è sempre di più, che però, bisogna ammetterlo, non sempre si risolve in un risultato che soddisfa l'utenza e la pubblica opinione.

Paradossalmente, un problema così complesso può essere ridotto al classico problemino di terza elementare: un contadino ha raccolto in una sola volta dal suo frutteto 5000 mele per portarle al mercato. Egli dispone, però, solamente di 10 cassette che possono contenere cgnuna 100 mele. Quante mele potrà, quindi, trasportare? svolgimento: 10 cassette × 100 mele = 1000 mele. Il problema non si preoccupa di chiarire cosa farà il contadino delle mele che non entrano nelle cassette, ma certamente ci indica che delle 5000 mele raccolte solo 1000 potranno essere portate al mercato in maniera ordinata.

Spiacenti, signori

tutto occupato

Non abbiamo certo intenzione in questa sede di fare dello spirito su problemi di tale complessità e importanza: crediamo, invece, assolutamente necessario, riproporre in questa occasione, nella maniera più semplice e più schematica possibile i termini della questione.

In altre parole, invece di tentare di fare un bilancio con cifre e percentuali che non sempre significano qualcosa, bisogna, ancora una volta, partire dalla constatazione che le F.S., in condizioni di massimo impegno, dispongono di un certo numero di impianti, di locomotori e di carrozze che globalmente provere-

POSSIAMO DIRE DI NO

mo, soltanto a titolo di esempio, ad indicare con 1X; dall'altra parte, nel periodo di punta del traffico estivo, si ha una domanda di trasporto che è uguale a 5X: esattamente come il problema delle mele.
A questo punto, qualsiasi persona di buon senso posta di fronte a questi due termini potrebbe suggerire le seguenti soluzioni:
1) costruzione di un numero adeguato di locomotori e di carrozze;
2) limitare il trasporto al numero di viaggiatori corrispondenti al numero dei posti offerti;
3) soddisfare la domanda di trasporto quanto più possibile, anche a scapito del comfort e della regolarità della circolazione.
Proviamo a fare qualche considerazione sulle soluzioni accennate.
Prima ipotesi: le FS hanno programmato, nell'ambito dei vari piani poliennali di investimento, il miglioramento quantitativo oltreché qualitativo del parco rotabili; ma in ogni caso al di là di ogni sforzo tecnico e finanziario che le FS si accingono a sopportare, è impensabile, perché antieconomico, di strutturare la potenzialità della rete ferroviaria in funzione dei periodi di punta.
Seconda ipotesi: sarebbe, forse, la più semplice per l'azienda e per il personale ferroviario. Così come avviene per gli aerei, le navi e i pullman di linea, si potrebbero trasportare i viaggiatori fino alla concorrenza dei posti normalmente offerti. Per la qual cosa, coloro che hanno il posto viaggerebbero comodamente e in perfetto orario. E gli altri? La risposta sarebbe « spiacenti, signori: tutto occupato! ».
Terza ipotesi: è, in pratica, quella che le FS si trovano ad adottare, nella consapevolezza che il trasporto è un servizio sociale e che tale servizio va, quindi, offerto al numero maggiore di persone possibile tenendo prevalentemente conto delle esigenze e delle necessità delle persone stesse anche se ciò comporta alcuni disagi e disservizi e conseguentemente una notevole perdita di prestigio.
Sì, perché dopo aver trasportato milioni di persone, i nostri emigrati all'estero, i lavoratori che possono fruire delle ferie solamente in un determinato periodo, i bambini alle colonie marine e montane, i militari in licenza e così via dicendo, in condizioni di assoluta sicurezza; dopo aver attuato, oltre al servizio ordinario, 284 collegamenti straordinari per il servizio interno, 199 convogli sussidiari ai treni ordinari in servizio internazionale, 74 straordinari per il ritorno a casa degli emigranti, ecc. ecc. in condizioni di massima sicurezza, ripetiamo, alla fine di tutto questo sforzo, quali sono gli apprezzamenti che alcuni giornali hanno riservato alle F.S.?
Leggiamo alcuni titoli apparsi nel periodo 20-25 agosto: « gravi ritardi su tutta la linea »; « I treni non hanno retto all'affollamento di Ferragosto »; « F.S. Fiducia e Sicurezza oppure forse speriamo », infine, e ha dell'incredibile « il rientro sulle strade è stato tranquillo; massacranti invece i viaggi in ferrovia » laddove, viene chiarito nel sottotitolo, « tranquillo » vuol dire che quest'anno i morti e i feriti sulla strada sono stati alcune decine di meno rispetto all'anno passato e l'aggettivo « massacranti » si riferisce agli incruenti, anche se certamente fastidiosi, ritardi accusati dai treni!

Un signore aveva perso la dentiera

Infatti, per quanto riguarda i ritardi che, forse, sono la voce più negativa di questa breve analisi dell'«operazione ferragosto », essi sono stati causati, per la massima parte, dal gran numero di treni in circolazione, dalle difficoltà incontrate nelle grandi stazioni di ricevere i treni stessi e alle condizioni in cui spesso si è dovuto realizzare l'incarrozzamento dei viaggiatori.
Come se non bastasse, questo meccanismo al limite massimo del funzionamento ha subito inceppamenti anche per motivi a volte imprevedibili: ad esempio la caduta di cavi elettrici per improvvisi temporali; oppure il suicidio di un individuo che ha scelto la sede ferroviaria per la sua macabra fine causando, per i necessari accertamenti di rito, il blocco del già difficile traffico per oltre sei ore; e infine (una piccola nota comica non guasta) per poco un treno a lungo percorso non è stato fermato perché un viaggiatore, a causa di uno starnuto, aveva visto la propria dentiera volare fuori del finestrino.
A prescindere da episodi, critiche o cifre riferite a situazioni contingenti o di dettaglio, l'esperienza del periodo di punta di quest'anno è valida soprattutto per confermare alcuni elementi fondamentali: a) l'aumentata mobilità degli italiani, soprattutto nel periodo delle vacanze; b) in situazioni di intenso traffico dei vari mezzi di trasporto, il treno risulta essere di gran lunga quello più sicuro; c) per tale ragione e per la sua economicità il treno viene utilizzato sempre con maggior frequenza dall'utenza.
Cosa fare per il futuro?, è una domanda

Aerei, navi, pullman di linea possono trincerarsi dietro il "tutto esaurito". Il treno, no: non lo consente la funzione altamente sociale che deve assolvere. Dal Piano Poliennale un "modo nuovo" di viaggiare?

a cui non è facile rispondere e alla quale non sono chiamate a rispondere solo le FS. I problemi dovuti alla sempre crescente mobilità dei cittadini potranno infatti trovare soluzione adeguata solamente nel quadro di una programmazione articolata sia del settore dei tasporti sia degli elementi che producono le necessità di trasporto.

L'approvazione da parte del Governo, proprio in questi giorni, del Piano di investimento per 2000 miliardi in 5 anni (prima tranche) è una prova della volontà di risolvere il problema; per quanto riguarda le FS, in una prospettiva a lungo termine, ed un riconoscimento della situazione che abbiamo cercato di esporre.

Ma affinché i risultati, dei vari Piani, realizzino un nuovo modo di viaggiare, occorre parallelamente allo sforzo delle FS che sia affrontato il problema dello scaglionamento delle vacanze e, da parte dell'utenza, ci si abitui ad una migliore utilizzazione del treno mediante un più oculato scaglionamento delle partenze, le anticipate prenotazioni dei posti, l'utilizzazione dei vari servizi offerti.

Come per tutti i problemi che interessano la collettività, i risultati migliori saranno quelli che scaturiranno dalla collaborazione di tutti.

Roberto FUSCO

Il "grande esodo" d'estate mette in crisi anche il trasporto merci: per impedire la paralisi del traffico...

GLI « INDIRIZZI sesti » (e chiediamo scusa a quanti sanno perfettamente di che si tratta) sono telegrammi con i quali l'Azienda comunica a stazioni, enti, organismi vari — tutti raggruppati sotto un aggettivo-codice che è appunto « sesto » — il divieto di accettazione di determinati trasporti, oppure impartiscono disposizioni per la utilizzazione particolare del materiale da carico.

L'estate del 1972 il telegramma riguardò la sospensione per circa quaranta giorni di tutti i trasporti merci, senza nessuna esclusione; ciò avvenne in seguito ad una situazione di ingombro divenuta estremamente difficile sull'intera rete. L'eccezionale incremento dei treni viaggiatori, la carenza dei mezzi di trazione e di personale, ed altre cause contingenti avevano portato ad una saturazione degli impianti e delle linee al punto che si rischiava la paralisi totale delle ferrovie. Si trattò di una decisione tanto difficile ed impopolare, quanto coraggiosa e necessaria. Si calcola che nei giorni di punta del mese di agosto fossero giacenti nelle stazioni, in attesa cioè dell'inoltro a destinazione, oltre trenta mila carri: un numero imponente di veicoli carichi che, se trattenuti ancora per troppo tempo, avrebbero potuto causare un danno enorme alla economia nazionale. Durante i giorni di sospensione e compatibilmente con le esigenze del servizio viaggiatori, si provvide a decongestionare gli scali in modo da consentire, nelle settimane successive, una ripresa del servizio ed un ritorno alla normalità.

Un programma stabilito in tempo

L'« indirizzo sesto » diramato quest'anno ha avuto il vantaggio di fare riferimento a norme emanate in precedenza, a provvedimenti studiati con maggiore calma, ad una situazione già in gran parte prevista. In pratica l'« indirizzo sesto » ha fissato i termini di tempo per l'applicazione di disposizioni relative alla limitazione nella accettazione di trasporti, limitazioni che gli operatori del settore già conoscevano e in base alle quali avevano potuto organizzarsi.

Il programma predisposto dalla nostra Azienda consente non solo di attenuare o superare determinate situazioni di ingorgo della rete, ma crea le premesse

DOBBIAMO DIRE DI NO?

Nell'estate '72 furono sospesi per quaranta giorni tutti i trasporti merci; quest'anno, grazie a tempestivi accorgimenti, la sospensione è stata di minore durata

per un rinnovamento nella organizzazione del servizio merci.

Uno dei punti del programma riguarda, ad esempio, la sospensione dell'accettazione di spedizioni a carro completo effettuate entro un raggio di cento chilometri. Si tratta di un provvedimento nuovo, adottato sulla base di valide considerazioni e che, come vedremo, non dovrebbe limitarsi a dispiegare la sua efficacia nei soli mesi del grande esodo.

I costi terminali di una spedizione a carro, quelli, cioè, relativi alla messa in partenza ed alla introduzione nello scalo merci di destinazione sono rilevanti e, in un trasporto che percorre appunto una distanza inferiore ai cento chilometri, non vengono coperti dalle tasse di porto.

In proposito esistono delle statistiche i cui dati sono eloquenti: su un totale di 1.916.742 carri trasportati in un anno, 441.201 hanno interessato percorsi inferiori a 100 chilometri; tali carri, corrispondono al 23% del traffico totale a carro completo, mentre i relativi introiti raggiungono appena il 6,8% del totale.

Ma unitamente al problema dei costi, anch'esso importante, c'è quello che riguarda l'ingombro delle linee di grande traffico derivante dalle necessità di ripartizione dei trasporti su brevi tratti. D'altra parte questo tipo di traffico può essere vantaggiosamente effettuato da mezzi stradali: un servizio del genere è più remunerativo dei viaggi su lunghe distanze ove le spese di esercizio aumentano per la permanenza fuori sede del personale e i turni di riposo degli autisti recentemente disposti dal codice della strada e dalle altre disposizioni di legge.

Si propone così un discorso sulla collaborazione tra i vari modi di trasporto. Durante l'estate, per circa due mesi, questa collaborazione è stata praticamente imposta da una situazione di fatto e a nostro avviso può costituire un punto di partenza per una ripartizione ragionata dei servizi merci.

Le cose sono andate molto meglio

Un altro punto del programma riguarda la disabilitazione al servizio a carro completo di un certo numero di stazioni minori. Anche questo provvedimento è stato preso sulla base di considerazioni analoghe a quelle che hanno portato alla sospensione dei trasporti destinati a località nel raggio di cento chilometri. Alcuni dati statistici possono meglio chiarire e confermare la validità dell'assunto: il traffico a carro completo ha interessato per il 90% 392 stazioni mentre il restante 10% è stato così ripartito: in 224 stazioni il 5%, in 228 il 2,50% e in 1396 il 2,50% residuo. Considerando 300 giornate lavorative annue, ne deriva che in 392 stazioni sono stati effettuati mediamente (tra arrivi e partenze) 50 carri giornalieri, in 224 i carri sono stati 5, in 228 stazioni 2,5 carri, in 1396 il numero scende a 0,4 carri giornalieri e infine in 883 stazioni è stato effettuato in media un carro ogni otto giorni.

Per l'esecuzione di trasporti in partenza da queste stazioni si deve far ricorso a treni merci omnibus, che fermino in ogni impianto e ciò comporta, oltreché un aggravio dei costi aziendali, anche un evidente intralcio alla circolazione dei treni più veloci, siano essi merci che viaggiatori.

Anche se non dettagliatamente, è stato già fatto un primo bilancio: i dati sembrano confermare la validità della iniziativa. Nell'agosto sono state accettate — e inoltrate — spedizioni in misura superiore del 16% in carri e 30% in tonn. rispetto a quelle dello stesso mese dello

scorso anno. La situazione del traffico merci è indubbiamente migliorata rispetto al passato anche se si sono verificati ristagni e sono state evidenziate deficienze, non tutte, forse da addebitare alla nostra organizzazione. In particolare il traffico merci è stato appesantito da una maggiore richiesta di servizi da parte dell'industria: forse il timore di un rincaro dei prezzi delle materie prime, ha determinato una corsa all'approvvigionamento.

Ad ogni modo durante il mese di agosto di quest'anno la giacenza di carri è stata notevolmente inferiore; e ciò anche se, da parte delle ditte, vi è stato un rallentamento nelle operazioni di scarico dei carri stessi.

I due punti del provvedimento di emergenza che abbiamo illustrato possono a nostro avviso venire felicemente inseriti in un programma — in parte avviato — che prevede il concentramento del traffico su determinati nodi di smistamento. Si tratta di un traffico congeniale alla ferrovia la quale è, in queste condizioni, in grado di offrire un servizio migliore. Questo vale per il traffico containerizzato impostato già da tempo sulle principali direttrici, con treni a composizione bloccata che, per le loro caratteristiche, consentono di fornire un servizio di soddisfacente livello qualitativo. Il favore incontrato da tale servizio è eloquentemente dimostrato dal fatto che di fronte a 4612 containers trasportati nel 1968, nel 1972 si è raggiunta la bella cifra di 114.654 unità.

D'altra parte vivo interesse negli operatori ha trovato il sistema dell'inoltro dei trasporti di merce varia con treni a composizione bloccata. Una accorta politica commerciale tende perciò ad incoraggiare gli utenti nella effettuazione di treni del genere; si tratta di razionalizzare il trasporto delle merci in modo da migliorare il rendimento sfruttando al massimo la potenzialità degli impianti e delle linee.

Certo, se molto resta ancora da fare per migliorare certi settori del trasporto viaggiatori, non minore deve essere l'impegno per il rinnovamento del trasporto merci che in definitiva assolve una funzione vitale nel quadro della economia del Paese.

Ci auguriamo comunque che gli « indirizzi sesti » delle estati a venire riducano al minimo le limitazioni nelle accettazioni dei trasporti: grazie a una rinnovata potenzialità la nostra Azienda deve essere in grado — sia pure con gli accorgimenti che le « punte di traffico » impongono — di trasportare viaggiatori e merci, d'estate come d'inverno. ■

SOLDI SICURI IN GIRO PER IL MONDO

ANCHE a scriverci sopra il proprio nome, l'indirizzo, il numero del passaporto, una volta che le diecimila lire sono cadute a terra e un altro le ha raccolte, non sono più nostre. Chi le ha trovate può spenderle tranquillamente senza tenere in nessun conto le indicazioni riportate diligentemente sulla parte bianca e filigranata della banconota. Proprio per evitare rischi di questo genere qualcuno ha avuto l'idea, molto tempo addietro, di rendere « personale » il denaro. Non di battere moneta per conto proprio coniando o stampando, ma trasformare la valuta in qualcosa di personale che nessuno avrebbe potuto utilizzare come denaro contante senza il suo beneplacido. Nacquero così i « travellers cheques » e il primo di essi, in Europa, è stato speso nel 1891 a Lipsia da uno statunitense che lo aveva acquistato a New York presso la American-Express.

Il sistema escogitato dalla banca è tuttora valido: al momento dell'acquisto degli assegni di viaggio — questa è la traduzione del nome inglese — il proprietario appone su ciascuno di essi la propria firma e da quel momento quegli assegni non possono essere trasformati in denaro contante se non dopo che egli stesso li abbia controfirmati per una seconda volta. I travellers cheques sono di taglio fisso e la trasformazione in denaro contante può avvenire in qualunque parte del globo e nella valuta del luogo e come unica dimostrazione della legittimità del possesso del titolo di credito non viene chiesta che una seconda firma.

Quasi tutte le banche hanno imitato l'American Express nella emissione degli assegni di viaggio, divenendo, così, tutte benemerite del turismo. Il poter viaggiare senza denaro contante in tasca, senza correre il rischio di perderlo, di venire derubati, costituisce indubbiamente un incentivo a muoversi, a girare il mondo. C'è da aggiungere, inoltre, che l'istituto bancario emittente assume ogni responsabilità per eventuali irregolarità che consentissero di truffare colui che trasforma l'assegno in denaro, oltre ovviamente a rimborsare il proprietario che dovesse incautamente smarrirli. L'inventiva dei lestofanti

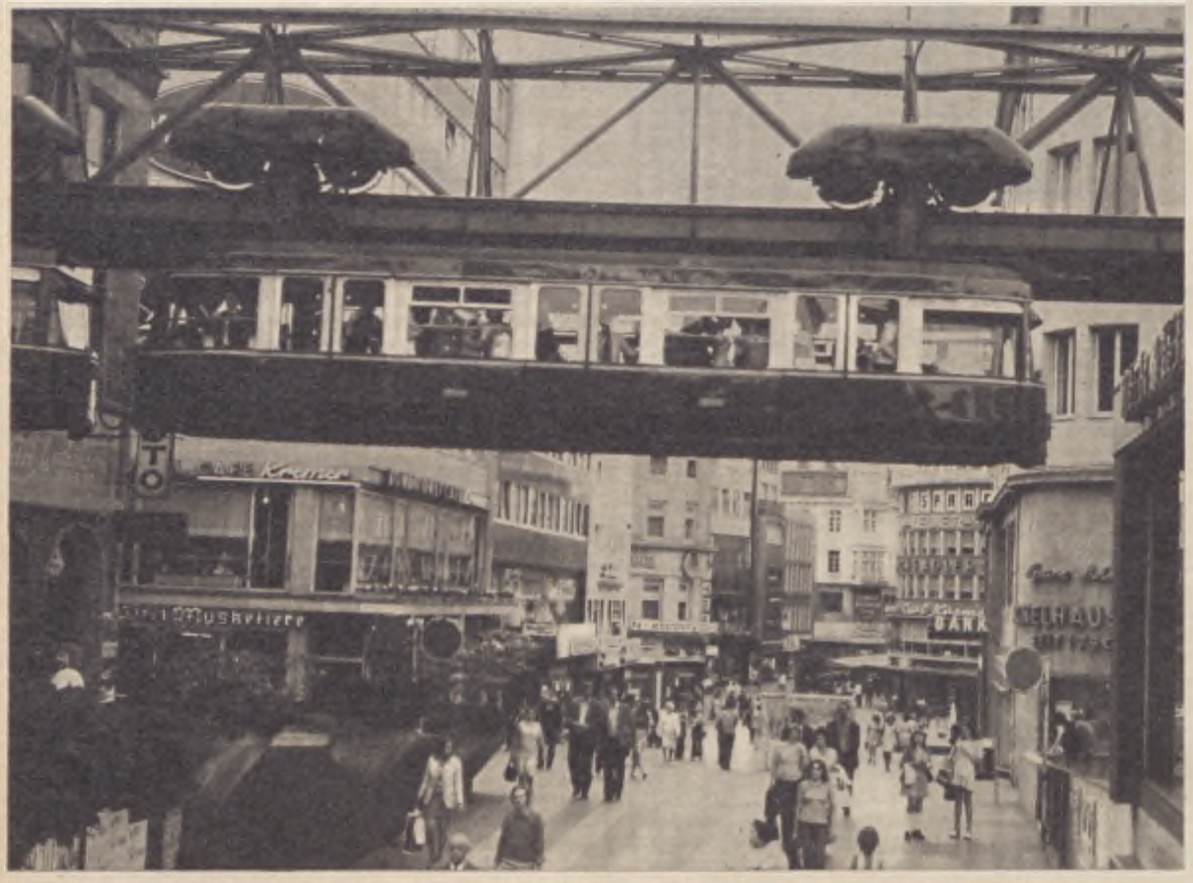
Con i travellers cheques e le carte di credito (li rilascia anche la nostra Banca delle Comunicazioni) si può viaggiare ovunque senza contante in tasca

non ha limiti quando si tratta di architettare delle truffe; ebbene il travellers cheque ci pone al riparo anche da queste malaugurate evenienze, a patto che sia stata rispettata la regola principale e cioè che la seconda firma sia identica a quella che a suo tempo il proprietario ebbe ad apporre in presenza del cassiere della banca emittente.
Nelle biglietterie di stazione non si accettano, di regola, assegni di nessun genere. La cosa ha suscitato, spesso, le reazioni di viaggiatori sorpresi dalla chiusura delle banche senza denaro contante; a volte se ne è occupata la stampa, ma è stato spiegato che sarebbe troppo lungo e difficile procedere ad operazioni prettamente bancarie a uno sportello ove sono in fila viaggiatori in partenza. D'altra parte non risulta che qualcuno abbia mai voluto pagare il biglietto dello stadio o del cinema con assegni. Per il travellers cheque il discorso è diverso: sarebbe stato un anacronismo rifiutare il cambio di un assegno creato proprio per il viaggiatore. Nelle stazioni più importanti e sui treni a lungo percorso quindi il turista può trasformare in denaro contante il suo titolo di credito; nelle stazioni l'operazione di cambio si svolge, proprio per non creare intralci agli sportelli che distribuiscono i biglietti, presso gli uffici informazione o presso uno sportello apposito che in alcune delle stazioni più importanti è gestito dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni.
Abbiamo detto che è di somma importanza la seconda firma: è quella che determina la validità dell'assegno e solo in base ad essa la banca farà onore al titolo di credito anche se poi dovesse risultare per qualsiasi altro verso irregolare. A parte la possibilità di rilevare con un attento studio la differenza tra le due firme esiste un altro sistema per scoraggiare eventuali truffatori: si deve pretendere che la seconda firma sia apposta in nostra presenza, anzi le norme lo prescrivono tassativamente. L'esperienza insegna, infatti, che è molto difficile tracciare una firma non propria sotto occhi estranei che controllano le nostre reazioni, la scioltezza, la sicurezza, la disinvoltura con cui la apponiamo. Anche dopo un lunghissimo esercizio si hanno sempre esitazioni, modifiche, svolazzi che prendono la mano e portano ad un più facile riconoscimento della irregolarità. Non accettare quindi mai assegni che siano stati firmati in precedenza, in questo caso si ha il diritto di pretendere una ripetizione della firma sul retro dell'assegno stesso. Questo accorgimento costituisce una maggiore garanzia in quanto colui che deve controfirmare non ha possibilità di seguire il modello.
Poi bisogna esaminare ben bene l'assegno dedicando, lo ripetiamo ancora una volta, particolare attenzione alla firma: oltre che accertarne eventuali discordanze con la precedente, bisogna controllare che non esista una traccia precedentemente preparata con la matita o una punta secca. Non dimentichiamo, inoltre, che il truffatore si comporta come un prestigiatore: polarizza cioè la nostra attenzione su un elemento diverso e perfettamente regolare; agisce, per dirla in termini militari, con l'aiuto di un falso scopo. Ad esempio si mostra esitante nell'esibire il passaporto magari ridotto ad arte in pessime condizioni e preoccupati per questo suo modo di fare non ci accorgiamo che l'assegno è stato firmato in precedenza. Oppure distraendoci con gesti e parole, riesce a coprirsi fingendo di firmare l'assegno. Non è detto, comunque, che tutti coloro che si presentano a cambiare un assegno siano dei potenziali truffatori, ma un po' di cautela, di severità, non guasta, depone, anzi a favore della nostra serietà professionale.
Nelle stazioni, oltre alle biglietterie vi sono altri uffici che maneggiano denaro ed alcuni sono autorizzati ad accettare titoli di credito di vario genere. Nelle gestioni merci, specialmente in quelle importanti o in occasione di arrivi gravati da ingenti tasse doganali, gli importi sono rilevanti e gli utenti preferiscono non muoversi con troppo contante in tasca. E' stato quindi consentito l'uso di assegni circolari, di vaglia cambiari e di assegni multicredito (per ora limitatamente a quelli emessi dal Banco di Roma). In questi casi le precauzioni da prendere sono di diverso tipo, anche se l'accettazione è favorita dal fatto che le norme prescrivono che si debba accettare titoli di credito solo da utenti conosciuti.
Conosciamo un po' tutti gli assegni circolari: non possono essere emessi se non sia stato versato il corrispondente importo e l'unico rischio che si corre cambiandoli è di incappare in assegni rubati. Ma da questa evenienza siamo cautelati dal fatto che non possiamo accettarne se non in prima girata e solo da esibitori conosciuti. Ad ogni modo è bene prestare attenzione perché in caso di irregolarità il recupero della somma è sempre piuttosto laborioso. I vaglia cambiari possono essere emessi solamente dalla Banca d'Italia, dal Banco di Napoli e da quello di Sicilia; hanno quasi valore di denaro contante e infatti vengono emessi solamente da quelle banche che in origine erano autorizzate a « battere » moneta.
Per quanto riguarda le « Carte di credito » il discorso è più o meno eguale a quello dei travellers cheques ma con qualche garanzia in più. All'origine è stato il Credito Italiano, sulla scorta delle esperienze di banche estere, ad istituire una carta (Creditcart), che identificasse il proprietario di un assegno e ne garantisse la solvibilità riconoscendo, in ogni caso, come validi gli assegni di conto corrente rilasciati fino ad un importo di cinquanta mila lire.
(Certamente i lettori sono al corrente che anche la nostra Banca delle Comunicazioni rilascia, oltre i travellers-cheques, carte di credito valide in pratica per tutti i Paesi del mondo). Su questa carta è riportato un numero progressivo, il numero stesso del conto, il nome e l'indirizzo del proprietario e, in maniera indelebile, la sua firma. Al momento della richiesta di incasso di un assegno bancario non resta che controllare la firma e riportare, a riprova dell'aver effettuato questo controllo, il numero della carta sullo stesso assegno.
Il mondo è in continua evoluzione: nel breve giro di una generazione ci siamo sollevati da terra di qualche metro per giungere fino a passeggiare sulla Luna, ad inviare ordigni su Marte e Giove. Ogni giorno vengono inventati nuovi sistemi per consentire all'uomo di muoversi più in fretta, di conoscere i suoi simili. Rendere più facile la circolazione del denaro costituisce un incentivo a questo muoversi, a questo viaggiare, conoscersi, divenire amici.

Vittorio SERMARINI

BINARI NEL MONDO

I treni a mezz'aria di Wuppertal



WUPPERTAL, importante città industriale della Renania-Westfalia, sorge sulle rive del fiume omonimo, deriva dalla fusione delle cittadine di Oberbarmen, Barmen, Elberfeld, Sonnborn e Vohwinkel e conta una popolazione di 418 mila abitanti. La stretta configurazione topografica della valle indusse verso la fine dello scorso secolo a sfruttare la superficie disponibile al disopra della Wupper per l'installazione di un mezzo di trasporto pubblico. Nel 1889-1890 fu intrapresa pertanto la costruzione di una ferrovia sopraelevata montata su piloni, al disopra del corso d'acqua, tra Oberbarmen e Sonnborn, di concezione del tutto originale e, praticamente, ancora oggi unica al mondo. Essa è divenuta il simbolo della città dal 1901, anno in cui l'Imperatore Guglielmo II inaugurò solennemente il primo tronco, a Elberfeld.

I lavori per la costruzione della ferrovia sospesa (schwebebahn) furono completati nel 1903. L'opera, che si estende per una lunghezza di 13.000 metri, pesa complessivamente 19.400 tonnellate e comprende 470 travate di lunghezza variabile da 21 a 33 m, montate su portali. La rotaia sospesa (unica per ciascun senso di marcia), corre per lo più al disopra della Wupper, ad una quota di 12 metri. Solo sul tronco da Sonnborn a Vohwinkel (2,8 km) essa corre al disopra di una strada ad una altezza di 8 metri. Le stazioni sono in numero di 18 e l'intero tragitto da Oberbarmen a Vohwinkel viene compiuto in 35 minuti circa. L'impianto di segnalamento consente un distanziamento minimo dei convogli di 3 minuti.

Nel 1966-67, in seguito all'al-

U.I.C. Nuove adesioni

TRE NUOVE adesioni sono state ratificate dal Comitato di Gerenza dell'U.I.C. Le Ferrovie dell'Alaska (Alaska Railroad) (lunghezza della rete 840 km., di proprietà del Governo degli Stati Uniti, gestite dal Ministero Federale dei Trasporti); la ferrovia mineraria della compagnia Hamersley (Australia), (Namersley Iron Railway), (lunghezza della rete 393 km., traffico 24 milioni annui di tonnellate di minerali), le Ferrovie dell'Irlanda del Nord (Northern Ireland Railways o N.I.R.) (lunghezza della rete 327 km.).

BRASILE
Divisi traffico merci e viaggiatori

AL FINE di evitare tutti gli intralci che rallentano reciprocamente i due traffici, l'intersecarsi del traffico viaggiatori con i treni che trasportano i minerali di ferro, le Ferrovie Federali brasiliane hanno dato il via alla costruzione di una seconda linea tra Barra do Pirai e Japeri, cioè tra Rio de Janeiro e San Paulo.

FINLANDIA
Aumenta il traffico ferroviario

I RISULTATI di traffico delle Ferrovie dello Stato finlandesi mostrano un netto miglioramento. Le VR infatti nel 1972 rispetto all'anno precedente hanno registrato incrementi nel settore merci del 12% per le tonnellate/Km. e di ben 15% nei viaggiatori/Km. Nella regione di Helsinki, l'aumento del traffico pendolare è stato del 21%.

URSS
La più lunga galleria

IL PIU' LUNGO tunnel ferroviario sovietico (8 Km.) è in corso di costruzione in Armenia. Una nuova ferrovia è infatti in via di realizzazione nella regione del Pambak, e collegherà Yerevan, capitale della Repubblica, ad Akstafa, punto di biforcazione verso la vicina Repubblica dell'Azerbaijan.

largamento della statale B7 della vallata della Wupper ad Alter Markt, fu necessario sostituire sei travate a traliccio della ferrovia con un'unica sovrastruttura.

Un importante lavoro, consistente nel rialzare l'assieme dell'ossatura della ferrovia aerea, per consentire l'attraversamento di alcune importanti strade, è attualmente in corso presso Vohwinkel. La ferrovia deve essere alzata di 2,16 metri per un'estesa di 500 metri.

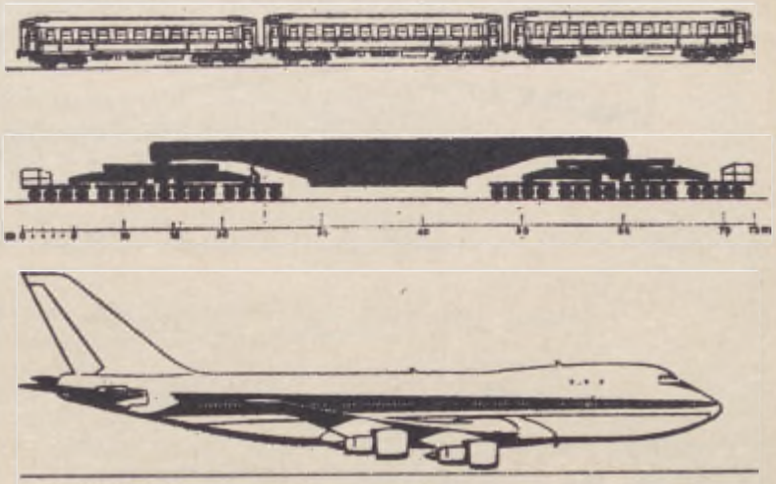
Attualmente i costruttori studiano un dispositivo girevole che permetterebbe, in caso di perturbazioni al servizio, di girare i convogli. L'ubicazione di tale dispositivo è prevista nella stazione di « Zoo-Stadion », che offre anche il vantaggio di poter mettere in servizio treni speciali in occasione di manifestazioni sportive.

Per la manutenzione e la protezione delle strutture metaltiche della ferrovia necessitano, ogni 8-9 anni, 40 tonnellate di minio di piombo e 110 tonnellate di vernice, con una spesa pari, allo stato attuale dei prezzi, a circa 3,7 milioni di DM.

Le motrici di prima dotazione della ferrovia pesavano 13 tonnellate e trasportavano 65 viaggiatori; nel 1950 furono poste in servizio motrici da 11 tonnellate per 90 passeggeri. Attualmente sono in corso di fornitura 28 nuove automotrici articolate con una capienza di circa 200 passeggeri, dotate di un avviatore elettronico a tiristori al posto del reostato e di frenatura elettrica reostatica. Esse, grazie alle moderne soluzioni costruttive adottate, risultano particolarmente confortevoli per il pubblico, possono viaggiare ad una velocità massima di 60 km/h. La ferrovia sospesa di Wuppertal, ammodernata con gl'interventi illustrati, appare pertanto destinata, nonostante i suoi settant'anni compiuti, a svolgere ancora un ruolo importante nel sistema di trasporti della valle, al servizio di un traffico che si aggira sui 50.000 viaggiatori al giorno.

Renzo MARINI

SVEZIA: il più lungo vagone del mondo



IL VAGONE più lungo del mondo, un « millepiedi » su 64 ruote che misura 73 metri e pesa a vuoto 230 tonnellate, è stato consegnato recentemente ad una società svedese. Alla sua costruzione hanno partecipato aziende svedesi, americane, finlandesi e le italiane « CBM » (costruzioni meccaniche braidesi) di Bra e la « Società metallurgiche Colombo » di Torino.

Il gigantesco carro ferroviario, la cui lunghezza corrisponde a quella di un « Jumbo jet » o all'altezza di un grattacielo di 25 piani, è stato progettato per il trasporto di trasformatori elettrici fino ad un peso di 500 tonnellate, e di altri carichi speciali quali le presse « quintus » per alte pressioni o gli statori dei turbogeneratori.

L'eccezionale lunghezza del carro è dovuta alla necessità di distribuire l'enorme carico su un lungo tratto di binario. Le ferrovie svedesi, per esempio, impongono un carico massimo di 10,1 tonnellate per metro di binario ed un carico di 22,3 tonn. per asse. Il « Millepiedi » ferroviario ha una larghezza di 4,34 metri ed un'altezza a pieno carico di 5,2 metri. Data l'altezza del vagone, che sfiora la linea aerea d'alimentazione, l'energia elettrica viene disinserita durante il trasporto ed il vagone è spinto da una locomotiva diesel.

Per via delle misure d'ingombro che superano gli standard previsti dalle amministrazioni ferroviarie, allorché il vagone incontra ostacoli può essere spostato lateralmente di 55 cm. e sollevato idraulicamente di 60 cm. La velocità del carro a pieno carico, cioè quando il mezzo pesa oltre 700 tonn., è di 20 Km/h.

Il carico è tenuto sospeso sul vagone-millepiedi da due travi di acciaio lunghe metri 14,20 alte 2,80 e di 32 cm. di spessore, fabbricate appunto in Italia dalla « CBM ». Anche se estremamente robuste, queste strutture si flettono di circa 25 cm. nella parte centrale, allorché il carico è appoggiato su di esse. Per controbilanciare e neutralizzare questa flessione, il vagone è stato progettato in modo che a carro vuoto le travi siano flesse verso l'alto per effetto di una pre-tensione.

Il « Millepiedi » ferroviario ha un equipaggio di due persone, una per ogni estremità del carro oltre al macchinista della locomotiva diesel; data l'eccezionale lunghezza del mezzo, gli addetti al carro ed il macchinista del treno si tengono in comunicazione via radio. Loro compito principale è segnalare tempestivamente gli ostacoli e disporre gli spostamenti laterali o verticali per superarli senza danno.

GERMANIA: carri e catene

COME trasportare sei grandi catene pesanti, ciascuna, cento tonnellate e lunghe quasi un chilometro? Questo era il problema che si presentava a una società costruttrice di una piattaforma ancorata sul mare per la conservazione del foraggio. Le catene di ammaraggio dovevano infatti rispondere ad esigenze di solidità eccezionali per cui non potevano essere divise in frazioni di minor lunghezza per effettuarne il trasporto. Soltanto la ferrovia ha potuto rispondere positivamente alla soluzione di questo difficile problema. Le catene, della lunghezza complessiva di 5 km. e mezzo, sono state caricate dalle ferrovie tedesche su vari carri piani.

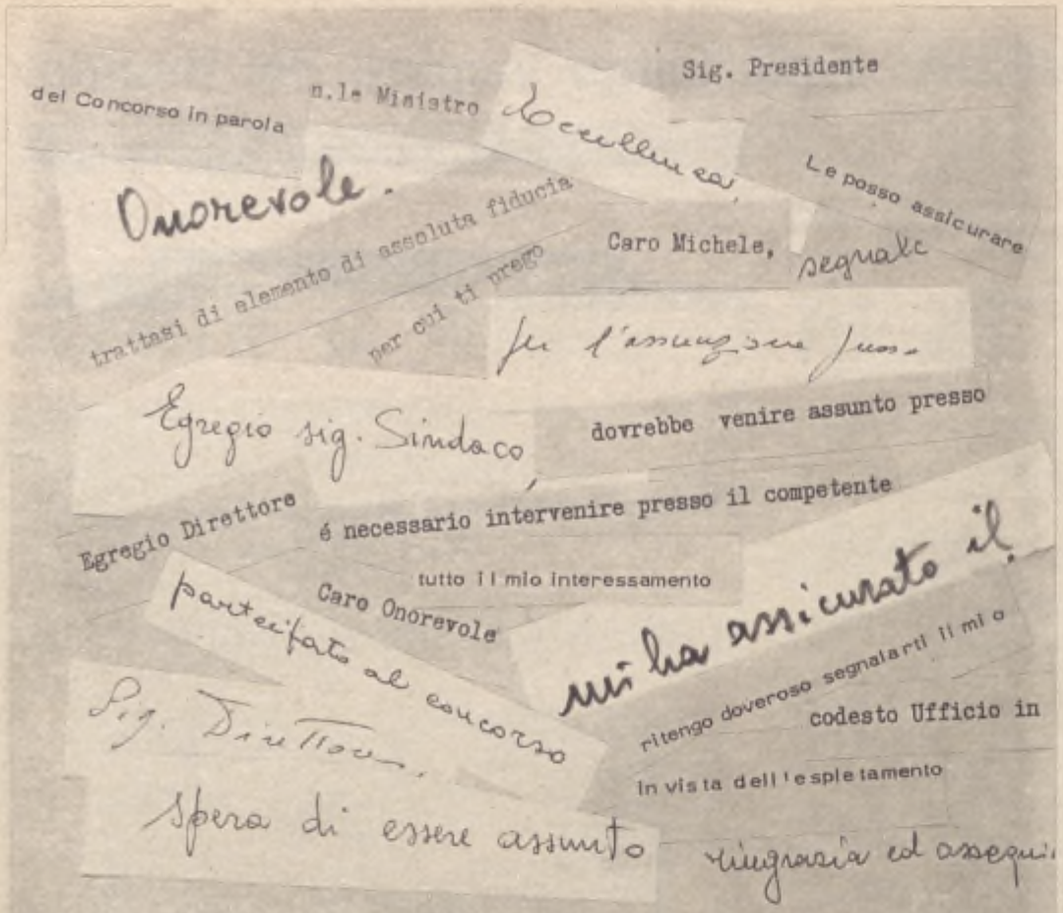
E stendendo le lunghe e pesanti catene d'acciaio da un carro all'altro è stato possibile inviarle senza incidenti da Kalthof, nei pressi d'Iserbohn, al Nord della Germania.

Nella foto: la lunga catena di carri e... catene.

IRLANDA: nuovi super-treni

LA COMPAGNIA dei trasporti ferroviari irlandesi ha messo in servizio nuovi super-treni a gran conforto. Le carrozze di questi treni sono insonorizzate, dotate di aria condizionata e di ogni altro moderno ritrovato per rendere più confortevole il viaggio.

Pasti e servizio di minibar possono essere serviti ai viaggiatori al loro posto. Su questi treni, infine, fanno servizio gentili hostess per le informazioni ai viaggiatori e per ogni altra occorrenza: in modo particolare per ciò che riguarda l'assistenza ai bambini.



SE CHIEDI UN FAVORE PAGHI LA MULTA

Forse in disarmo la macchina delle raccomandazioni

PASSA un giorno, passa l'altro, e non si hanno notizie che sia giunta in porto, o stia per giungervi, la proposta di legge d'iniziativa parlamentare che proibisce le raccomandazioni e commina multe da duecento a quattrocentomila lire a coloro che se ne facciano promotori e da cento a duecentomila a coloro che le ricevano senza darne denuncia alla magistratura. Considerato che, tranne poche eccezioni, l'approvazione delle nostre leggi deve sottostare ad un lento iter procedurale, il tempo trascorso non deve indurre a pronostici pessimistici: resta perciò valida la speranza che il provvedimento possa essere approvato e consegua i risultati moralizzatori che si prefigge. Frattanto, anche per tener desta l'attenzione su una questione che involge tanti aspetti di giustizia distributiva, di correttezza burocratica e di buon costume, vogliamo un po' intrattenerci su questo « antico male » della nostra società, sulla piaga delle raccomandazioni (così si chiamano nel linguaggio corrente, ma la parola corretta è « commendatizie »).

Abbiamo detto « antico male » a ragion veduta. Infatti una conoscenza anche superficiale dei classici latini basta a provarci come le raccomandazioni non fossero ignote nella Roma dei Consoli e poi dei Cesari. Cicerone scrisse parecchie lettere al fine di ottenere aiuti per sé o per i suoi amici. Orazio raccomandò l'amico Settimio al futuro imperatore Tiberio, affinché si degnasse di ammetterlo nel suo seguito; e lo stesso Orazio, nelle « Satire », si protestò vittima dei suoi concittadini che gli chiedevano favori presso Mecenate. Per l'epoca medievale, ci sovviene di Sant'Agostino (nientemeno) che racconta di aver dovuto sollecitare una raccomandazione a Roma, per ottenere la cattadra di eloquenza a Milano. E nel Cinquecento Giovanni Della Casa, dimenticando di aver dettato nel « Galateo » le norme della buona creanza, si lamentò di un tale che non gli aveva mai scritto « se non una commendatizia maledetta ». Ma fermiamoci qui, ché non vogliamo trarre dagli archivi l'imponente materiale esistente, né

ART. 63 - DIVIETO DI RACCOMANDAZIONI (REGOL. S.N.C.F.)

- **E' severamente vietato a qualsiasi agente in servizio di farsi raccomandare, i trasgressori saranno puniti. Questa punizione può, nei casi di recidiva, giungere sino al biasimo del Capo Servizio con riduzione della gratificazione.**
- **E' proibito, sotto pena di sanzioni disciplinari:**
  1) di rispondere a raccomandazioni trattanti sia candidati chiamati a concorsi od esami, sia agenti già in servizio;
  2) di inserire sotto qualsiasi forma delle raccomandazioni nelle pratiche personali dei candidati chiamati a sostenere un concorso od esame, o di agenti già in servizio.
- **Le referenze professionali, prodotte prima dell'assunzione in servizio, non sono considerate raccomandazioni.**

vogliamo di certo fare la storia delle raccomandazioni attraverso i secoli. Se è vero che le commendatizie allignano un po' in tutti i campi e non sono un fenomeno soltanto dei nostri tempi, sarebbe pericoloso considerarle con fatalistica accettazione, rinunciando perfino a formulare un giudizio approfondito. S'impongono intanto alcune distinzioni e precisazioni. Molti giovani, destinati a diventare scrittori, musicisti, pittori o professionisti di gran nome, lasciarono il paese natio, portando nella tasca della misera giacchetta un tozzo di pane e la lettera di raccomandazione del Signorotto locale; ma non bisogna confondere l'aiuto onesto e disinteressato offerto a chi lo merita con le indebite ingerenze intese, per esempio, a dare un diploma ad un allievo asino; o, nei pubblici uffici, a conferire la promozione al grado superiore al funzionario che salta sulla testa di colleghi assai più meritevoli di lui, ma sprovvisti di appoggi robusti.

"Pulite" quelle di Manzoni e Carducci

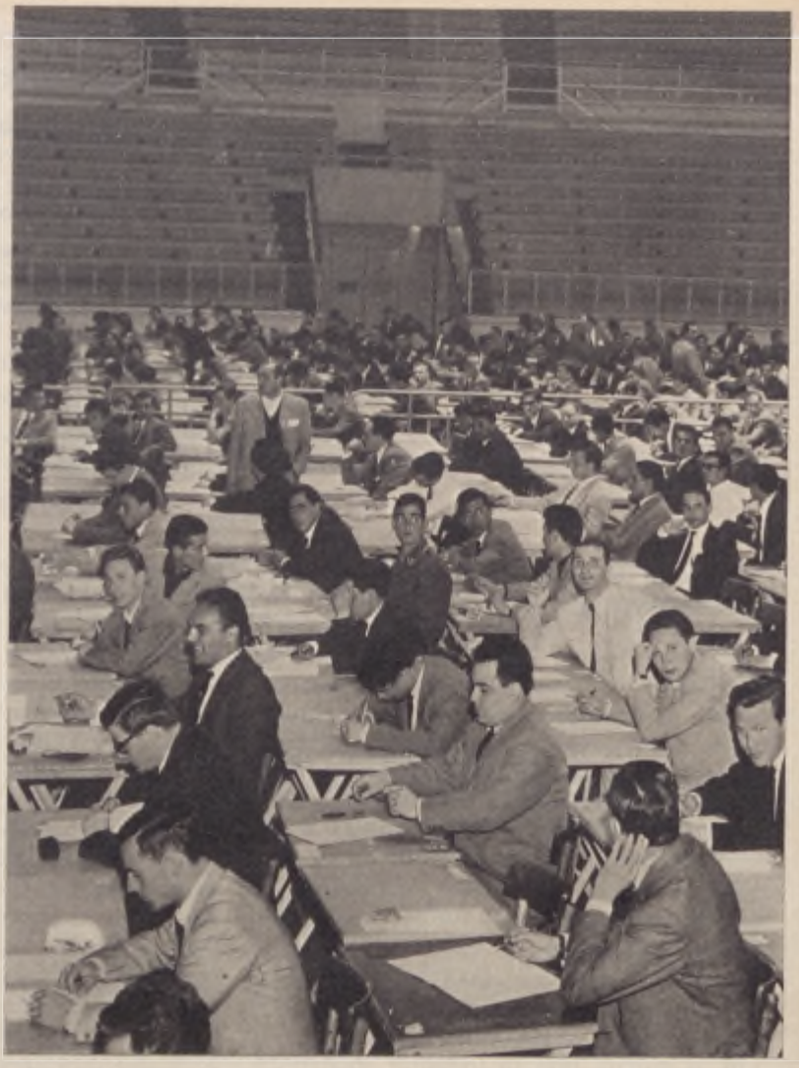
Lettere di raccomandazioni « pulite » le scrisse anche il Manzoni e, nell'epistolario del Carducci, si può trovare una lettera al sindaco di Bologna per perorare la causa della « povera donna dell'edicola dei giornali sotto il Portico dei Servi di non rovinarla costringendola a lasciare quel luogo ». Come si vede, ci sono raccomandazioni e raccomandazioni. La degenerazione e, al tempo stesso, la proliferazione del fenomeno si sono verificate, almeno in Italia, negli ultimi cinquant'anni. Cominciarono gli elettori ad esigere raccomandazioni dai loro deputati e guai al parlamentare che si fosse rifiutato di stare al gioco. Quando nel 1919 Gaetano Salvemini commise l'imprudenza d'annunciare, nel suo collegio di Molfetta, che a Montecitorio avrebbe sollevato i grandi problemi della scuola, del Mezzogiorno, della politica estera, trascurando il clientelismo, non ebbe più voti e non poté essere rieletto. Durante il periodo fascista, le commendatizie erano tante che il regime dichiarò loro guerra. Con la solita astuzia italica, si provvide allora a sostituire la parola « raccomandazione » con « segnalazione » e tutto rimase come prima.

Finito il fascismo, il Commissariato per l'epurazione ebbe vita grama proprio perché fu sommerso da valanghe di raccomandazioni di antifascisti autentici che peroravano la causa di fascisti da salvare. E ci fu allora chi disse che in Italia non si è mai fatta né si farà mai una rivoluzione « perché ci conosciamo tutti » e, conoscendoci, ci raccomandiamo l'un l'altro con affettuosa omertà. Dagli anni del dopoguerra ad oggi, le raccomandazioni sono andate sempre crescendo di numero, a segno che al Ministero delle Finanze, ed in altri uffici pubblici, si è cercato di razionalizzare in qualche modo il lavoro, istituendo una specie di anagrafe dei raccomandati. Però, paradossalmente, proprio questo aspetto macroscopico del fenomeno ha indotto taluni a minimizzarlo, o meglio a metterne in dubbio l'efficacia dei risultati. In altri termini, ci si domanda fino a che punto e a che livelli è operante la raccomandazione. E' chiaro che se cento candidati ad un concorso sono tutti raccomandati è come se non lo fosse alcuno. Da qui la persuasione che per ottenere miracoli degni di San Gennaro non servano i pezzi di carta, ma le autorevolissime telefonate e, ancor più, i colloqui a quattr'occhi fra padroni del vapore. Sono queste le vere raccomandazioni « potenti » che non possono essere comparate nemmeno alla lontana con le altre contenute nelle centinaia e centinaia di lettere che piovono quotidianamente sugli uffici dello Stato e del parastato, contribuendo ad aggravare il già cronico disservizio postale. Queste missive denunciano una desolante carenza di fantasia: sono scritte tutte allo stesso modo, con le stesse parole fritte e rifritte che compongono un cliché immutabile. Il deputato, servendosi del frasario stereotipato, raccomanda le aspirazioni di un suo elettore al ministro; e questi, con espressioni altrettanto convenzionali, gli risponde che « la sua richiesta sarà tenuta in particolare evidenza e soddisfatta non appena le circostanze lo permetteranno ». Il deputato, a sua volta, risponde all'elettore allegando la lettera del ministro ed assicurando che non mancherà di seguire la faccenda e d'interessarsi ulteriormente. Novantanove volte su cento, la cosa cade nel dimenticatoio. Il parlamentare sa che non se ne farà nulla; il ministro lo sa anche lui e sa inoltre che pure il deputato-raccomandante non nutre illusioni; perfino l'elettore che ha messo in moto tutta la macchina è alquanto incline allo scetticismo, specie se ha conosciuto precedenti analoghe esperienze.

"Un minuetto" che incide sul costume

E allora? Si può concludere che le raccomandazioni sono tutto un gioco un po' ridicolo ma inoffensivo, una specie di minuetto, uno scambio d'inchini settecenteschi che lascia il tempo che trova? Anche se le cose stessero in questi termini (e non è del tutto esatto) un atteggiamento d'incuria e d'indulgenza sarebbe ingiustificato. Infatti le commendatizie (a parte il lavoro che creano e il conseguente costo tutt'altro che trascurabile) costituiscono un fatto di malcostume profondamente diseducativo che incide sulla nostra società molto più di quanto si possa pensare. Fin quando ci sarà la convinzione che il merito consista non tanto nella preparazione professionale, nell'onestà, nell'ingegno, quanto nel sapersi « arrangiare », nell'essere amici di questo o di quel potente, lo stimolo a migliorare e a produrre sarà debole e opportunistico. Il giorno in cui ci fosse la certezza che, negli uffici e in qualsiasi altro posto di lavoro, a ciascuno sarà dato secondo le proprie capacità e il proprio impegno, molte cose potrebbero cambiare.

M. B.



PRO E CONTRO IL TEMA D'ITALIANO

PUBBLICHIAMO QUI DI SEGUITO UNA GARBATA REPLICA DELL'ING. VITTORIO FINZI, CAPO DELL'UFFICIO I.E. DEL COMP. DI GENOVA, ALL'ARTICOLO DEL NOSTRO BUZZOLI « MA POI COS'E' UN TEMA? ».

MARCELLO BUZZOLI, nel numero 1 di « Voci della Rotaia » di quest'anno, ha difeso, con garbo e intelligenza, il tema d'italiano quale prova scritta di cultura generale dei Concorsi FS infierendo un tantino sulle prove oggettive.

Il primo modo di infierire è chiamarle quiz. Il secondo è spiegarne il significato richiamandosi a Mike Bongiorno e a « Rischiatutto ». In questo modo il lettore è indotto a confondere una prova seria, dalla quale può dipendere tutta una vita di lavoro, con un gioco, sia pure interessante e divertente.

Il Prof. Calonghi, noto pedagogista definisce le prove oggettive (P.O.): « serie di quesiti tali da costituire uno stimolo adeguato, uniforme e valido e da richiedere risposte non complesse ma uniformemente e rapidamente rilevabili e valutabili che possano essere confrontate, sia da un punto di vista quantitativo che tipologico, con i risultati tipici di un campione rappresentativo di soggetti simili al nostro, ai fini di una valutazione di certi aspetti della formazione culturale del soggetto medesimo ».

Da questa definizione il lettore avrà compreso che le P.O. sono un mezzo di valutazione molto serio che, caratterizzandosi per tempi di somministrazione, esecuzione, correzione e valutazione ridotti al minimo, richiedono per la loro elaborazione, un notevole impegno. Notoriamente, il sistema implica l'opera di esperti operanti in « équipe », in quanto ciascun quesito deve soddisfare ad esigenze ad un tempo contenutistiche, concettuali e linguistiche, che varrebbe la pena di esaminare in tutti i dettagli.

Questa non è la sede per illustrare le difficoltà che i compilatori di P.O. debbono superare per raggiungere risultati soddisfacenti, tuttavia è utile rilevare che scelta e formulazione dei singoli quesiti dipendono fra l'altro dagli obiettivi di selezione e dalla stretta pertinenza al programma d'esame del quale debbono rappresentarne ogni parte. Inoltre, sembra opportuno ricordare che, nelle P.O., *l'oggettività* esclude, in fase di correzione e successiva valutazione, l'influenza di apprezzamenti personali; mentre invece la mancanza di oggettività è proprio insita nelle correzioni dei temi di italiano.

Infatti è noto che certe valutazioni dei temi d'italiano non convincono appunto perché infirmate da disparati elementi soggettivi di giudizio, spesso non pertinenti. Si pensi per esempio all'influenza che può avere, in chi corregge, l'esposizione di concetti non conformi alla particolare « forma mentis » del correttore stesso. Il problema si aggrava in tutti i Concorsi frazionati in diverse sedi e, conseguentemente, con diverse commissioni esaminatrici.

Non ostante le suddette osservazioni, riconosco l'opportunità di adottare il tema d'italiano per determinate materie d'esame e specialmente in concorsi ai quali partecipa un numero di candidati non troppo elevato. Anzi, concordo « toto corde » che non esiste prova altrettanto efficace nel rilevare cultura e capacità intellettiva ed espressiva dei candidati.

Ma, mi chiedo, sono proprio questi i requisiti che intendiamo controllare e graduare nei concorsi di assunzione di operai, aiuto macchinisti, conduttori, commessi, manovali, infermieri, marinai, ecc.?

Ritengo che Marcello Buzzoli e tanti altri lettori, senza particolare sacrificio per le loro convinzioni, possano convenire che i due tipi di prova hanno campi di applicazione fra loro ben distinti. Per cui, entrambe le prove con buona pace per tutti, possano coesistere, reciprocamente integrandosi quando se ne dia il caso.

Circa le questioni di dettaglio, vale la pena aggiungere alcune osservazioni.

Effettivamente il pericolo di copiature è maggiore usando il sistema delle P.O. Tuttavia, per ovviare a tale pericolo sarebbe sufficiente attrezzare, in modo appropriato, i locali dove si svolgono gli esami. Qualcuno, per dire il vero, ha riportato anche impressioni sfavorevoli leggendo i quesiti oggetto delle prove di recenti concorsi. Per esempio, non hanno soddisfatto la banalità di certe domande oppure il nozionismo, l'eccessiva difficoltà, i contenuti poco pertinenti.

Dunque, un processo di revisione pare giustificato; esso, però, dovrebbe consistere nella razionalizzazione o nella ristrutturazione delle prove di concorso e non nel semplice ripristino del tema d'italiano. La via giusta da percorrere sembrerebbe dunque quella di affidare ad una commissione di competenti l'intero problema.

E questi certamente suggerirebbero di incaricare della compilazione di P.O. ben preparate équipe di specialisti, anziché funzionari, di indubbia cultura e preparazione, tuttavia inesperti delle tecniche di formulazione e di taratura delle P.O..

Per questa incombenza, l'Azienda dovrebbe, a mio avviso, rivolgersi a professionisti in materia, eventualmente confortati dal parere di consulenti esterni. Inoltre, prima di utilizzare le P.O. nei concorsi, ne riterrei indispensabile la taratura, senza la quale non è possibile attribuire serio valore alle prove stesse.

Esaminiamo ora il problema della segretezza. Con le P.O. praticamente non esiste se il numero di quesiti disponibili per ciascun tipo di concorso è molto elevato e se la scelta definitiva viene effettuata nell'imminenza dell'esame.

La Direzione Generale della Motorizzazione Civile ha risolto questo problema nella prova scritta per il rilascio delle patenti di guida raggruppando, prima dell'esame, le prove del caso, scelte fra un numero notevolissimo di quesiti predisposti in precedenza.

Quanto alla persistente macchinosità e lentezza delle procedure di esame, si può dedurre che non si è ancora imboccata la strada giusta. Infatti, le P.O. possono essere corrette e valutate in un tempo as-

sai breve; la lentezza lamentata dipende unicamente dai tempi morti (spedizione elaborati, attesa disponibilità elaboratore, controlli vari, comunicazione agli interessati).
Ritengo inoltre che il problema possa essere risolto in tutt'altro modo, ricorrendo ad apposite « macchine » che provvedano alla correzione e alla valutazione durante lo svolgimento stesso della prova oppure subito dopo la conclusione della stessa.
I sistemi possibili sono numerosi e taluni noti da tempo.
Nel n. 11 di « *Ingegneria Ferroviaria* » del 1970 ho brevemente accennato ad un correttore di testo già sperimentato in alcuni corsi I.E. della scuola professionale di Genova.
La rivista « L'automobile » nel n. 20 dello scorso anno ci ha dato notizia che nell'URSS ha dato buona prova l'esaminatore automatico *Bystritsa 20 M*, costruito da ingegneri dell'ispettorato del traffico automobilistico di Kirov per l'esame di teoria con P.O. per il rilascio delle patenti di guida. Esso funziona così: il candidato siede di fronte all'apparecchio che è in grado di registrare le risposte d'esame. I dati delle risposte vengono contati e perforati sulla cartella personale. Concludendo, un solo ispettore in un'ora può esaminare fino a 100 candidati e, naturalmente, comunicargli seduta stante i risultati della prova.
Altra soluzione è quella di continuare ad utilizzare gli elaboratori elettronici per correggere e valutare le P.O.
Occorre in tal caso realizzare in modo completamente automatico le seguenti fasi:
— lettura diretta del foglio risposte (evitando la fase intermedia di perforazione schede);
— valutazione, mediante l'elaboratore, estesa al giudizio di idoneità (prefissando i punteggi minimi ammessi);
— stampa delle lettere di comunicazione dei risultati complete di indirizzo.
Inoltre, a mio avviso, è ormai venuto il momento di superare le antiquate procedure per garantire l'anonimia, dato che la correzione è automatica.
Nulla togliendo al valore del tema d'italiano, è doveroso difendere le prove oggettive nel loro specifico campo di applicazione, quale mezzo insuperabile per selezionare grandi masse di candidati con assoluta equità. E di equità sentiamo tutti un gran bisogno!
Le P.O. consentono anche il massimo snellimento delle procedure di correzione e di valutazione: basta affinare i sistemi finora usati.
Anche le critiche sui contenuti e sulla formulazione delle P.O. vanno interpretate come una conferma che occorre procedere ad ulteriori perfezionamenti.

Vittorio FINZI

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

Gentili amici,
nel numero del mese di luglio u.s. avrete letto che un nuovo collega avrebbe debuttato nel numero di « Voci » del prossimo settembre per la rubrica « Per Voi, Amici in pensione ».
Eccomi al vostro servizio, grato dell'occasione offertami di intrattenermi con voi, il che mi consentirà fra l'altro di raccogliere, attraverso le vostre richieste di chiarimenti o di informazioni, alle quali seguiranno adeguate risposte, una vasta casistica che certamente costituirà la base per l'acquisizione di nuove esperienze che saranno utili a me e a voi giacché è dei casi particolari che si arricchisce la norma generale per l'applicazione che ad essa l'interprete deve dare.
Un caloroso saluto a voi tutti, in attività di servizio ed in pensione, e consentitemi di esprimere la speranza che il vostro appello, ogni volta che avrete voglia e necessità di scrivermi, sia improntato alla massima fiducia e soprattutto che sia in voi la certezza di rivolgervi ad un amico che, essendosi occupato di pensioni da più di un ventennio, sarà lieto di mettere a vostra disposizione la sua esperienza, anche se modesta.
L'incarico di curare la rubrica « Per voi, amici in pensione » mi è giunto pochi giorni prima che mi mettessi in ferie per concedermi un po' di rilassamento dopo un anno di intenso lavoro e pertanto mi è mancato il tempo materiale per esaminare le varie richieste di informazioni giunte al giornale dai pensionati sigg. Giuseppe Siccardo da Brescia, Raffaele Cimmarotta da Milano, Agatino Nicotra da Catania, Arturo Romoli da Venezia, Borrelli o Boselli (non riesco a decifrare la firma ma credo di aver individuato il suo certificato d'iscrizione che ritengo porti il n. 442574), Antonio Rizzato da Bassano del Grappa, Teofilo Delbò da Bastida Bancarana, Eugenio Aranges da Castiglione Scalo, Mario Carbone da Alessandria. Ad essi mi farò un dovere di rispondere appena rientrato in sede, o individualmente con la normale corrispondenza di ufficio o al massimo con il prossimo numero di « Voci ».
Ed ora vorrei esordire con un argomento che è sempre di grande attualità giacché ho avuto modo di rilevare che le vicende umane portano spesso anche i ferrovieri a creare delle situazioni familiari irregolari, lasciando poi, alla loro scomparsa dalla scena della vita, i superstiti a combattere con la legge per far valere il loro diritto di successione nella pensione di riversibilità.
Mi riferisco alla LEGITTIMAZIONE PER SUSSEGUENTE MATRIMONIO.
L'Art. 11 - 1° comma - della legge 15.2.1958 n. 46 ha stabilito che il matrimonio è considerato tempestivo, agli effetti della riversibilità della pensione, purché contratto prima della cessazione dal servizio del dipendente dante causa.
Il successivo 2° comma ha inoltre stabilito che il matrimonio contratto dopo la cessazione dal servizio del dipendente è ugualmente tempestivo, ai suddetti fini, qualora concorrano le seguenti condizioni:
— che il matrimonio sia stato contratto dal pensionato prima del compimento del 72° anno di età (il limite è elevato al 75° anno di età se si tratta di titolare di pensione eccezionale);
— che il matrimonio di cui sopra sia durato almeno due anni;
— che la differenza di età fra i coniugi non sia maggiore di anni 20 (secondo l'art. 19 della citata legge 46/1958 sono eccettuati da questa ultima condizione i matrimoni contratti prima dell'entrata in vigore della legge stessa e cioè prima dell'11.3.1958.
Aggiunge la legge in parola che le citate tre condizioni non sono richieste qualora dal matrimonio sia nata prole, anche se postuma.
Modifiche sono state apportate con le leggi 28.4.1967 n. 264 e 14.5.1969 n. 252, operanti rispettivamente dal 31.5.1967 e dal 1.1.1969, nel senso che per far conseguire il diritto alla pensione di riversibilità è sufficiente la sola condizione che il matrimonio sia stato contratto dal pensionato entro il 23.2.1958, giorno precedente a quello della pubblicazione della legge 46/1958 (legge 264/1967), ovvero prima del compimento del 65° anno di età (legge 252/1969).
Così esposte, secondo il dettato della legge, le condizioni cui è subordinato il diritto alla pensione di riversibilità per i superstiti del pensionato, passiamo ora ad esaminare la parte in cui la legge stessa esonera da ogni requisito il diritto della vedova allorché sia nata prole, anche se postuma.
Per rendere più comprensibile la questione si deve necessariamente parlare di riconoscimento dei figli naturali, il cui atto (riconoscimento) può dar luogo poi alla legittimazione per susseguente matrimonio (tralascio deliberatamente di parlare della prole nata dopo il matrimonio giacché è pacifico che un simile evento fa sorgere automaticamente il diritto a pensione per la vedova).
L'Art. 250 del vigente Codice Civile prescrive che il figlio naturale, cioè colui che è nato fuori del matrimonio, può essere riconosciuto dal padre e dalla madre tanto congiuntamente quanto separatamente a condizione che il padre abbia raggiunto i diciotto anni e la madre gli anni quattordici, salvo che il riconoscimento non avvenga in occasione del loro matrimonio. Non sono riconoscibili i figli incestuosi, salvo le eccezioni ammesse dalla legge, e i figli adulterini (Art. 252 C.C.), cioè quelli concepiti quando uno o entrambi i genitori erano uniti da precedente matrimonio. In questo caso il figlio può essere riconosciuto dal genitore non vincolato da precedente matrimonio ed anche dal genitore coniugato quando il matrimonio viene sciolto per morte dell'altro coniuge: se vi sono però dei figli legittimi è necessario un decreto del Capo dello Stato, previo parere del Consiglio di Stato. Il lettore si domanderà probabilmente quali sono le modalità per riconoscere un figlio naturale. Esse sono improntate alla massima semplicità: il riconoscimento può essere fatto, secondo l'Art. 254 C.C.:
— nell'atto di nascita;
— con apposita dichiarazione resa davanti ad un ufficiale dello Stato Civile o innanzi al Giudice Tutelare esistente presso ogni Pretura;
— in un atto pubblico;
— in un testamento, qualunque sia la forma di questo.
L'Art. 7 della legge 898/1970 ha modificato il 2° comma dell'Art. 252 C.C. nel senso che i figli adulterini possono essere riconosciuti anche dal genitore che al tempo del concepimento era unito in matrimonio qualora sia intervenuta pronunzia di scioglimento o di cessazione degli effetti civili del matrimonio (divorzio).
Una volta che si è proceduto al riconoscimento dei figli naturali, l'atto che dà vita al diritto della vedova alla pensione di riversibilità è il matrimonio quando, ripetesi, questo è stato contratto allorché il pensionato aveva superato il 72° anno di età (o il 75° se titolare di pensione eccezionale) ovvero pur essendo stato il matrimonio stesso contratto prima di tale limite non sussistevano, alla morte dell'agente, i due anni di matrimonio oppure la differenza di età fra i coniugi era superiore ai 20 anni. Riconoscimento più matrimonio dà luogo alla «legittimazione per susseguente matrimonio » previsto dall'art. 280 C.C. ed in base al quale la legittimazione attribuisce a colui che è nato fuori di matrimonio la qualità di figlio legittimo.
Si deve aggiungere per completezza di trattazione che il riconoscimento può avvenire tanto prima del matrimonio quanto contestualmente ad esso ed anche dopo la celebrazione.
Ho cercato di delineare la questione della legittimazione dei figli naturali il più chiaramente possibile, ma può essere che la mia esposizione faccia sorgere dei dubbi in qualche lettore. Se questi ha dei quesiti da pormi in materia ovvero nel campo del diritto di famiglia, sempre che riguardino strettamente il diritto pensionistico, mi scriva pure e sarò lieto di fornire i chiarimenti richiesti.

Roberto ANTONELLI

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

IL SUPERAFFOLLAMENTO dei mezzi di pubblico trasporto nel periodo estivo e soprattutto nei mesi di luglio e agosto è un fatto normale, ma la ricorrente crisi estiva dei trasporti quest'anno è esplosa con maggiore acutezza. Ne sono derivate vivaci reazioni da parte degli utenti, denunce e critiche dei giornali rivolte, per il settore che ci interessa, alle Ferrovie e talvolta ai ferrovieri, ambedue — ha scritto V. Zuccherini sull'**Avanti!** — vittime non colpevoli di una situazione le cui responsabilità vanno cercate altrove. Il sistema ferroviario italiano non è in grado di far fronte alla domanda crescente di trasporto perché i mezzi finanziari, ordinari e straordinari, che nei dieci anni trascorsi gli sono stati assegnati per ammodernarsi, sono stati insufficienti e gli hanno impedito di poter assorbire l'aumento progressivo dei traffici di un Paese in espansione. Anche M. Righetti, nel riferire quasi quotidianamente sull'andamento delle cose nel nodo di Milano, ha affermato, tanto sul **Corriere della Sera** che sul **Corriere d'Informazione**, che la crisi in cui si dibattono le Ferrovie era peraltro prevista e preannunciata da anni dai dirigenti dell'Azienda, i quali in innumerevoli circostanze non hanno mancato di far udire la loro voce per chiedere che all'Azienda di Stato venissero sollecitamente concessi i mezzi per potenziare le proprie infrastrutture. « La paradossale situazione che si è creata nelle Ferrovie italiane, con la mancata disponibilità di materiale rotabile per il trasporto dei passeggeri e delle merci, ha affermato da parte sua A. Foti su **Il Tempo**, è una conseguenza diretta della scarsa sensibilità dei politici nell'affrontare in maniera organica e definitiva il problema dei trasporti ferroviari ».

Tutti i giornali, dall'**Osservatore Romano** alla **Voce Repubblicana**, dal **Mattino** al **Globo**, dalla **Gazzetta del Mezzogiorno** a **Paese Sera**, tanto per citarne alcuni, hanno ricordato i provvedimenti predisposti dalle FS per il periodo estivo, ma hanno fatto anche rilevare come essi siano risultati insufficienti di fronte all'autentica esplosione del traffico. « Le Ferrovie, lasciate per anni a mordersi la coda a vantaggio della motorizzazione privata, ha scritto **Paese Sera**, accusano vecchiaia e stanchezza ed ora ne pagano le conseguenze ». «Se non si vuole alzare bandiera bianca di fronte al mezzo privato, ha aggiunto **l'Unità**, bisogna trasformare linee e mezzi, strutture e scelte. Bisogna soprattutto avviare il piano dei 4.000 miliardi, conquistato con una dura lotta dai ferrovieri nell'interesse del Paese ».

Del movimento intensissimo di viaggiatori nel periodo estivo a Firenze ha parlato spesso **La Nazione**; per quanto riguarda Bologna ha riferito **Il Resto del Carlino**. Di Napoli hanno parlato **Il Mattino** e il **Roma**; da Torino ha riferito **La Stampa**. **Il Lavoro** ha dato notizia del traffico che ha interessato le più importanti località del Compartimento di Genova. Un reportage sulla « corsa verso il sole » è stato pubblicato a più riprese da **Il Giorno**.

Sempre più colorite poi si sono fatte le cronache con l'avvicinarsi del Ferragosto: « Assalto alla stazione » ha detto il **Giornale d'Italia**; « Assalto ai treni per la fuga » ha confermato **Paese Sera**. « Il grande ponte di Ferragosto, ha osservato il **Corriere della Sera**, ha costituito un week-end particolarmente difficile per le Ferrovie ». Analoghe considerazioni hanno fatto **Il Popolo** e **La Notte**.

Di fronte a tutto questo, ha scritto M. Costa sull'**Unità**, è pure doveroso mettere in risalto che nemmeno un quinto del materiale ordinato a numerose ditte private e a partecipazione statale è stato consegnato alle FS nei tempi pattuiti e che l'Azienda non ha ancora avuto neppure la metà di quanto commissionato da anni.

E' questo certamente un aspetto del problema tutt'altro che trascurabile, al quale peraltro ha fatto riferimento lo stesso Ministro dei Trasporti e dell'AC, nel corso di un'intervista rilasciata a **Il Giorno**, precisando che per sbloccare questa situazione il Consiglio d'Amministrazione FS, in una delle sue più recenti riunioni, ha deciso di applicare notevoli penalità per i ritardi di consegne del materiale rotabile. Vastissima è stata l'eco suscitata dall'intervista nel suo complesso: sono note la serietà e l'impegno con i quali l'on. Preti ha retto in precedenza altri importanti Dicasteri e la ferma volontà di « fare sul serio » che ha sempre caratterizzato la sua azione di uomo politico e di governo.

Il Tempo, La Nazione, l'Unità, Il Sole/24 Ore hanno ricordato gli argomenti più scottanti del dicastero sui quali si è soffermato il Ministro. Secondo **Il Piccolo** ne è risultato un quadro non certo confortante del sistema italiano dei trasporti. **Il Fiorino, La Stampa**, il **Roma**, l'**Avvenire** e **Il Giorno** si sono più che altro soffermati sul tema delle tariffe ferroviarie toccato dal Ministro, il quale ha d'altra parte assicurato che almeno per il momento non vi saranno aumenti. In ogni caso, hanno precisato **Il Mattino** e **Il Globo**, prima di qualsiasi ritocco si dovrà procedere ad una ristrutturazione tariffaria di tutti i servizi ferroviari.

L'Avanti! ha da parte sua affermato che dalle dichiarazioni del Ministro è scaturita una conferma, sia pure indiretta, dell'effettivo valore sociale ed economico dello stanziamento di 4.000 miliardi da tempo richiesto per l'adeguamento dell'Azienda FS.

Un'altra intervista ha rilasciato il Ministro Preti al periodico **Umanità**, che l'ha pubblicata con il significativo titolo « Seduti alla mèta », ponendo in risalto che « assicurare ai viaggiatori comodità e rispetto degli orari è in sintesi l'obiettivo che, attraverso una radicale ristrutturazione del sistema ferroviario italiano, si tende a realizzare nel più breve tempo possibile, per porre fine al grave stato di disagio attuale ».

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

IL FATTERELLO DEL MESE

Il sig. G. A. e suo figlio Carlo di cinque anni attendevano che trascorressero i 50 minuti che mancavano alla partenza del treno da Milano, quando al piccolo è venuta voglia di un gelato. Il padre è sceso e avendo trovato i bar della stazione chiusi, è uscito e si è... un po' addentrato in città. E' tornato in stazione col gelato in mano proprio mentre il treno si muoveva, è riuscito a salire in corsa dirigendosi verso lo scompartimento dove aveva lasciato il figlio. Ma questi era scomparso con il bagaglio. Lo ha cercato dappertutto e alla fine ha appreso dal personale del treno che il bambino, non vedendolo tornare si era messo a piangere, attirando l'attenzione di un capostazione che lo aveva affidato alla Polfer. Solo a Bologna il signor G. ha potuto riunirsi al figlio... ma il gelato si era ormai squagliato.

M. G.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

E' arrivato il treno senza binari

15 alunni delle scuole elementari di Serravalle, hanno costruito una locomotiva in legno (un vero monumento al treno) ed hanno invitato i ferrovieri ad inaugurarlo.

SERRAVALLE è un piccolo paese, sperduto nelle Langhe, appollaiato sulla cima d'una collina di circa ottocento metri d'altezza.
Qui la vita scorre ancora sul ritmo lento e tradizionale del tempo passato: le uniche novità portate dal progresso sono costituite dalle antenne televisive che si innalzano dai rustici tetti, dal juke-box del bar sulla piazza della chiesa, da qualche rara automobile di passaggio.
La ferrovia è lontana, del treno non si sente neanche il rumore. Eppure il suo fascino è arrivato fin quassù, sui binari della fantasia di quindici scolari delle locali elementari.
Pur non avendo mai visto un mezzo ferroviario nemmeno da lontano, si sono industriati, sotto la guida della loro maestra, per costruire una locomotiva di legno e due pianali da collocare — come vero e proprio monumento al treno — nel parco giochi del giardinetto prospiciente la piazza principale.
Ma che monumento sarebbe stato se nessuno fosse venuto ad inaugurarlo e ad ammirarlo? I quindici allievi hanno superato brillantemente l'ostacolo indirizzando al DLF di Savona una simpatica letterina con l'invito a recarsi a Serravalle.
Un Sodalizio tanto attivo e solerte quanto quello savonese non può lasciar cadere un'occasione così propizia per incoraggiare il genuino entusiasmo filoferroviario dei piccoli langaroli.
Cosicché la sezione turistico-culturale subito offre loro un bel viaggio in treno fino a Torino, per visitare il Museo egizio.
Inoltre, nella prima domenica dello scorso luglio, organizza una gita turistica in pullman da Savona a Serravalle; i partecipanti, numerosissimi, vengono accolti da tutte le Autorità locali e dalla popolazione con alla testa il Sindaco, dagli esponenti della Pro-Loco, dalla banda comunale e naturalmente dagli alunni, impeccabili nel loro grembiule nero ben stirato ed ornato da un gran fiocco azzurro.
Prima dell'inaugurazione del trenino la scolaresca si è esibita in canzoni e poesie, tutte inneggianti alle ferrovie ed ai ferrovieri: molti dei presenti e lo stesso Presidente Alessi erano apertamente commossi.
Lo scambio di doni, una gara di pallone elastico fra una squadra locale e quella del DLF e la visita alla mostra di disegno ispirata al treno ed allestita nelle due aule della scuola hanno concluso il festoso incontro tra i bimbi di Serravalle e i dopolavoristi savonesi.

Renzo MARELLO

A Pistoia: 8° campionato interaziendale di Atletica Leggera

SI TERRA', quest'anno, a Pistoia, dal 18 al 20 ottobre p.v., l'VIII Campionato Internazionale di Atletica Leggera, indetto dalla Union Sportive Internationale des Cheminots (U.S. I.C.).

La manifestazione si preannuncia imponente, anche per la massiccia partecipazione di atleti, circa 500 in rappresentanza di ben 18 Nazioni. Invieranno, infatti, al Campionato le loro rappresentative maschili e femminili i seguenti Paesi; Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Francia, Jugoslavia, Norvegia, Olanda, Polonia, Repubblica Democratica Tedesca, Repubblica Federale Tedesca, Romania, Svizzera, Ungheria, URSS, Austria, Finlandia, Gran Bretagna e, ovviamente, Italia.

Il programma di massima prevede, per il giorno 18 alle ore 14, la cerimonia di apertura con sfilata degli atleti di tutte le nazioni ed alle ore 15 l'inizio delle gare.

Il 19 e 20 saranno giornate di gare e il 20, alla fine delle gare, si concluderanno i giochi con una cerimonia di chiusura.

Si prevede la partecipazione del Ministro dei Trasporti e di uno dei Sottosegretari, del Presidente Nazionale del CONI, del Presidente dell'Union Sportive Internationale des Cheminots, del Segretario Generale della FIDAL e delle autorità civili e militari di Pistoia.

Viva attesa, dunque, per questo Campionato che offrirà nella fantasmagorica cornice di colori e di vessilli, un eccellente spettacolo di bravura sportiva, anche perché molti degli atleti che parteciperanno al Campionato sono olimpionici ed hanno gareggiato nei recenti Campionati Europei Assoluti.

Vittorio CIOFANI

A Fabriano il 1° concorso di pittura estemporanea

CON LUSINGHIERO successo si è svolto, a Fabriano, il 1° Concorso di pittura estemporanea dedicato alla memoria del grande Maestro del '300 Gentile da Fabriano ed alla Città della carta, concorso riservato ai ferrovieri e familiari dei Compartimenti di Ancona, Bologna, Firenze e Roma. L'impeccabile organizzazione è stata curata dal D.L.F. di Fabriano con la collaborazione delle famose Cartiere Miliani.

La Giuria, presieduta dal Prof. Magnavacchi e composta dai Proff. Canavari e Giuliodori e dal critico Padre Stefano Troiani, ha deciso di assegnare i premi come segue:

— L. 50.000 e Coppa del Ministro dei Trasporti a Luigi Minossi di Ancona;
— Un frigo « Ariston » a Ferdinando Fileni di Foligno;
— Una cappa aspirante Faber Plast a Massimo Mattei di Orte;
— L. 40.000 e Coppa del Prefetto di Ancona a Isabella Soldati di Ravenna;
— L. 35.000 e Coppa del Direttore Compartimentale di Roma a Santino Baldoni di Ancona;
— L. 30.000 e Coppa del Direttore Comp.le di Ancona a Renato Salvadeo di Ravenna;
— L. 30.000 e Coppa della Provincia di Ancona a Fulvio Piattella di Ancona;
— L. 30.000 e Coppa dell'E.P.T. di Ancona a Tancredi Bignardi di Ravenna;
— Medaglia d'oro del Sen. Merloni ad Alida Tiberi di Fabriano;
— Trofeo Comune di Fabriano a Nicola Caporale di Bologna;
— Targa Ufficio Centrale D.L.F. Roma a Renzo Barbarossa di Fabriano;
— Caveja Cantarena d'argento a Gabriele Matarazzo di Ancona.

Seguono altri venti classificati, alcuni dei quali provenienti da Bologna, Firenze, Pescara, Rimini, Terni, premiati con coppe, medaglie e ricchi doni.

Nel Salone del Collegio Gentile, affollatissimo di pubblico, ha avuto luogo la premiazione dei vincitori, alla presenza del Direttore Compartimentale di Ancona, del Senatore Francesco Merloni, del Sindaco di Fabriano e di numerose altre personalità. Il Direttore Comp.le ha auspicato per la bella manifestazione un avvenire di sempre pieno successo, invitando tutti i ferrovieri appassionati di pittura, professionisti e non, a partecipare a questo Concorso, specialmente a far partecipare i propri figli.

Si è associato a questi auspici il Prof. Magnavacchi, presidente della Giuria, il quale ha tenuto a precisare che il Concorso, di cui oggi si è svolta la prima edizione, così come è stato organizzato, è destinato ad inserirsi tra le classiche estemporanee italiane.

Da questo numero Voci della rotaia *si arricchisce di una nuova rubrica: notizie, indicazioni e anticipazioni che riguardano soprattutto la televsione, il cinema, i libri....*

Questa rubrica non vuole andare a sommarsi a quelle — innumerevoli — dello stesso genere che qualsiasi giornale pubblica abitualmente, ma vuole invece trovare un autonomo spazio di incidenza, un significato preciso e, naturalmente, una sua utilità. Questa incidenza e questa utilità noi riteniamo che possano essere trovate attraverso due momenti distinti: il primo essenzialmente operativo, il secondo esclusivamente di metodo.

Un momento operativo *perché, come abbiamo già detto, la nostra rubrica non dovrà essere un doppione o una ripetizione di altre rubriche ma, semmai, dovrà cercare di essere il completamento di quelle: se non riuscendo a* dire meglio, *cercando di* dire più chiaramente, *se non riuscendo a* dire di più, *cercando di* dire prima. *In questo contesto, è chiaro, accanto alle note più propriamente critiche, saranno privilegiate — come spazio e come misura d'intervento — le indicazioni e le anticipazioni sui programmi televisivi, sui film, sui libri.*

Un momento di metodo *perché le cose, si sa, non è importante solo dirle ma è altrettanto importante (se non soprattutto) come si dicono e si vogliono dire. Ebbene l'unità di misura ideale nell'approccio che speriamo di instaurare con il lettore di questa rubrica sarà, in questo senso, il «consiglio» piuttosto che la dissertazione critica, l'informazione piuttosto che le esasperazioni teoriche.*

Uno dei maggiori compiti che infatti ci prefiggiamo con questa rubrica, quando ci capiterà di parlare di «spettacolo», ma anche di «arte» e di «cultura», sarà proprio quello di smitizzare il più possibile queste parole, di sottrarle a quella patina particolare che le soffoca e che, se non allontana, quasi sempre insospettisce e mette in allarme la grande massa del pubblico. Dovremo cercare invece, per quanto è possibile, di trovare una misura nuova nel rapporto tra lo spettacolo e il destinatario dello spettacolo, tra il libro e il suo lettore. Questo rapporto dovrà essere il più possibile familiare, quotidiano, concreto.

Se la nostra rubrica riuscirà, sia pure in minima misura, a determinarsi come elemento di mediazione tra i due universi di cui sopra, troppo spesso non comunicanti, troppo spesso addirittura estranei, allora potremo dire che gran parte del risultato preventivato è stato raggiunto, e che la nostra rubrica, oltre ad avere apportato oggettivamente un accrescimento culturale alla rivista che la ospita, sarà diventata anche una parte organica e vibrante di quel dialogo che da anni Voci della rotaia *ha instaurato con i suoi lettori e cerca costantemente di vivificare.*

TELEVISIONE

Il thrilling in TV

La porta sul buio di Dario Argento (in TV sul I canale, ore 21, il 4, 11, 18 e 25 settembre) è un programma che, al di là del suo livello spettacolare più o meno alto, offre l'occasione per alcune considerazioni che crediamo interessanti su certi generi di spettacolo abitualmente molto graditi al pubblico televisivo. Il programma in questione si compone di quattro telefilm diretti da registi diversi e tutti giovanissimi. Questi telefilm pur partendo da storie e

situazioni quanto mai differenti si rifanno ad uno stesso tipo di spettacolo: il cosiddetto thrilling o, più semplicemente, cinema del brivido. E' proprio il thrilling, infatti, l'elemento portante di questo programma e ciò rappresenta quasi una novità assoluta per il piccolo schermo, in quanto la televisione, mentre ha riservato largo spazio ai programmi di genere poliziesco, e quasi sempre con grande successo, solo molto raramente si è interessata al thrilling puro (personalmente ricordiamo solo qualche film, ad esempio la recente serie dei film di Robert Siodmack).

Abbiamo parlato finora di thrilling e di poliziesco e allora diciamo subito che non bisogna fare l'errore di accomunare questi due generi, confondere il film o il libro giallo con quelli del brivido. Le differenze tra i due generi sono infatti poche ma nette. Vediamole.

Innanzitutto i film o i libri gialli si fondano abitualmente su un intreccio, il thrilling su una situazione. Il giallo sollecita soprattutto l'intelligenza dello spettatore (o lettore), il thrilling solo la sua emotività. Nel genere poliziesco classico abbiamo di solito un nucleo narrativo, che quasi sempre è un fatto accaduto più o meno misteriosamente, e tutta una serie di azioni che abilmente collegate tra loro arrivano alla fine a chiarire quel fatto. Beninteso anche nel poliziesco ci può essere del thrilling, ma questo non è mai fine a se stesso ma è sempre un elemento della sua struttura. Nel thrilling abbiamo invece una situazione la cui drammaticità è sempre immanente ai protagonisti del film (o del libro) e alla vicenda narrata. La cosa più importante nel thrilling, al di là della storia e dei suoi significati, è il suo spessore emotivo e il grado di partecipazione che riesce a determinare nel destinatario. Il thrilling è un meccanismo quasi sempre molto semplice ma anche assai delicato: per funzionare alla perfezione, infatti, occorre che si verifichino tutta una serie di condizioni. C'è addirittura una tecnica del thrilling, con regole e postulati precisi assolutamente da rispettare. In genere il thrilling si ottiene operando una forzatura, più o meno percepibile, sulla realtà su cui si opera. Questa realtà, affinché lo spettatore sia meglio soggiogato, deve essere la più quotidiana possibile: da qui la tipicità dei protagonisti e degli ambienti, la linearità estrema della vicenda, la classicità delle situazioni.

Lo spettatore deve essere messo all'inizio a suo completo agio, egli cioè deve abbandonarsi al filo del racconto, riconoscersi il più possibile nella situazione rappresentata, in quella realtà. Poi, lentamente, in quella realtà apparentemente tanto familiare si cominciano a cogliere i primi segnali d'allarme, i primi sintomi d'insicurezza. Gli elementi che prima apparivano banalmente quotidiani (un personaggio, la casa, la scala che sale ai piani superiori) cominciano a denunciare un aspetto insospettato, a tradire qualche anomalia che mette a disagio. Da questo punto in poi, in un crescendo senza respiro, si assisterà alle cose più incredibili. Il meccanismo è scattato al punto giusto e all'autore tutto diventa possibile: il silenzio non è più un segno di tranquillità ma di terrore, il chiudersi di una porta o il miagolare di un gatto o una macchia contro il muro diventano all'improvviso elementi di indicibile drammaticità.

Ebbene, questo genere di spettacolo, dalla meccanica tanto semplice e tutto fondato sull'artificio più sco-

SEGNALAZIONI / T.V.

Varietà. Il 6 ottobre va in onda (1° canale, ore 21) la prima di quattro puntate di **Sabato sera dalle 9 alle 10,** uno show musicale condotto da Gigi Proietti, regia di Giancarlo Nicotra, testi di Gregoretti-Nicotra-Proietti, coreografie di Gino Landi. Nel corso delle quattro puntate sono previste le partecipazioni di Massimo Ranieri, Sandra Milo, Bice Valori, Franca Valeri, Beba Loncar ecc.

In novembre invece, in sostituzione di **Canzonissima** che passerà nei programmi pomeridiani della domenica, è previsto l'esordio del nuovo varietà televisivo del sabato sera **Canale 3,** con Alighiero Noschese, Loretta Goggi ed Enrico Simonetti. Il programma andrà in onda tutti i sabato sera a partire da novembre fino al 12 gennaio 1974.

Prosa e romanzi sceneggiati. Assai nutrito è il programma dei romanzi sceneggiati pronti per andare in onda nelle prossime settimane. Citiamo alcuni titoli tra quelli più importanti.

Malombra, tratto dal famoso romanzo di Antonio Fogazzaro, con Marina Malfatti come interprete principale.

L'Orlando Furioso per la regia di Luca Ronconi, con Ottavia Piccolo, Mariangela Melato, Massimo Foschi, Gigi Diberti ecc.

Il Commissario De Vincenzi, un nuovo poliziesco a puntate interpretato da Paolo Stoppa.

Orfeo '70, di Tito Schipa Jr.

Le cinque giornate di Milano, con la regia di Dario Argento e l'interpretazione di Enzo Cerusico e tantissimi altri attori.

perto, ha sempre incontrato un incredibile favore popolare. Sia in letteratura: si pensi all'opera di Edgar Allan Poe, a opere come **Il Dottor Jekill** di Stevenson, **I canti di Maldoroor** del conte di Lautréaumont. Sia nel cinema: dal cinema muto (**Nosferatu** di Murnau, **Vampir** di Dreyer, **Il Gabinetto del dottor Caligari** di Wiene, **Mabuse** di Fritz Lang), al film dell'orrore di Boris Karlof e Lon Chaney jr., al cinema contemporaneo (Hitchcock, Polanski ecc.).

Anche in Italia il genere thrilling ha trovato un vasto pubblico di estimatori. Anche se questo ha prodotto poi come diretta conseguenza (nel cinema, nei libri, nella « letteratura » per ragazzi) addirittura un'inflazione di opere « nere » dal livello e dallo spirito quasi sempre assai discutibili.

In questo contesto i film di Dario Argento — il curatore e l'organizzatore di **La porta nel buio** — spiccano indubbiamente per la loro qualità. **L'uccello dalle piume di cristallo, Il gatto a nove code, Quattro mosche di velluto grigio** hanno avuto accanto ad un enorme successo di pubblico anche discreti riconoscimenti nel campo della critica. Tanto che da più parti si è parlato di Dario Argento come dell'equivalente italiano di Alfred Hitchcock. Anche non volendo entrare nel merito di tali giudizi si deve in ogni caso riconoscere che Dario Argento offre, nel campo del thrilling, notevoli garanzie di qualità e spettacolarità. Non è certo per caso che la TV ha ora coinvolto Argento in questa strana operazione che potremmo definire di divulgazione del genere thrilling. Dei quattro film che formano il programma **La porta sul buio**, vista la loro discontinuità di stile e di livello, crediamo non sia possibile dare ora un giudizio comune. Tuttavia si può dire che, malgrado un certo abuso di intellettualismo (i continui riferimenti a certi autori « neri », a certo espressionismo tedesco), in tutti e quattro i film il meccanismo di cui sopra era presente e inoltre è stato salvaguardato il sentimento fondamentale del thrilling, e cioè la denuncia della presenza accanto alla vita di tutti i giorni di un universo sconosciuto: l'inconscio, l'insicurezza quotidiana, l'angoscia, il senso di vertigine di fronte a certi fatti ecc.

E il successo del thrilling si spiega, crediamo, anche psicologicamente e sociologicamente, in quanto l'ideologia di questo particolare genere di spettacolo va a coincidere, più o meno ampiamente, più o meno consapevolmente, con la situazione esistenziale del nostro tempo.

Il thrilling, in questo senso, è soltanto un giuoco di specchi. Attraverso la finzione e l'irrazionalità aiuta a scorgere all'interno di noi stessi, a prendere coscienza (se non a liberarsi) delle nostre paure e delle nostre ansie.

CINEMA

Un gradito ritorno: "La febbre dell'oro" di Charles Chaplin

In questi ultimi anni nella distribuzione cinematografica italiana si è venuta a consolidare una buona consuetudine, attraverso la quale, uno per uno, annualmente, stanno riuscendo in una ottima riedizione tutti i più famosi film di Charles Chaplin. Si cominciò, quattro anni fa, con **Il circo**, seguirono poi **Tempi moderni**, **Luci della città**, **Il grande dittatore** e, infine, quest'anno, è la volta di **La febbre dell'oro** (The Gold Rush, 1925). E' proprio **La febbre dell'oro** che questo mese non esitiamo a consigliarvi.

Charles Chaplin, si sa, è considerato una vera e propria pietra miliare nella storia del cinema. Un mito e una leggenda. Un caso unico di autore che è riuscito ad attraversare tutte le stagioni del cinema operando sempre con risultati di altissimo livello. Dall'epoca del cinema muto (le favolose gag di Charlot), agli anni del primo cinema sonoro (**Il grande dittatore**, **Monsieur Verdoux** ecc.), fino al cinema dei nostri giorni, quello del cinemascope e delle grandi star dello spettacolo (**La contessa di Hong Kong** con Sofia Loren e Marlon Brando).

Per fare un po' di storia possiamo dire che il personaggio Charlot — quello di **La febbre dell'oro** — si forma nella filmografia di Chaplin a poco a poco. In alcune vecchie comiche sono già abbozzate tutte le caratteristiche salienti del personaggio Charlot, per poi fare passi indietro e apparire nel 1916 in alcuni films (per es. in **Charlot gentiluomo ubriaco**) sotto spoglie di diversa estrazione sociale. Si può dire che lo Charlot che conosciamo si delinea solo nel 1917 con film come **Charlot emigrante** e **Charlot evaso.**

Esistono migliaia di pagine scritte per spiegare come e perché nasce Charlot; hanno preso partito critici, poeti, scrittori, registi, sociologhi, anche se spesso, nelle lodi, si è sorvolato sull'aspetto abbastanza sgradevole del primo Charlot (in un saggio famoso Jean Mitry sottolinea come il personaggio di Charlot sia in realtà bugiardo, crudele, vanitoso) e si è trascurato uno studio serio sulla costruzione dei suoi film, sempre rigorosissima, e sui risvolti sociali che spesso conducevano la storia verso un « lieto fine » assai poco convincente nella sua lietezza.

La stragrande maggioranza dei film di Chaplin hanno infatti un finale apparentemente roseo. Diciamo apparentemente perché basterebbe analizzare bene i fatti per capire quali frustrazioni e quali condizionamenti Charlot deve spesso pagare per questi lieti finali.

In questo senso **La febbre dell'oro** è tra tutti i film di Chaplin uno dei più significativi. Nel film c'è infatti racchiuso tutto il mondo poetico di Chaplin. C'è anche qui, come in tanti altri suoi film, la quotidianità della vita vista sempre come riflesso di tutta una società: la fame di Charlot, le sue peripezie, le sue speranze e i suoi rifiuti sono sì momenti esistenziali di un universo profondamente individuale, ma sono anche sintomi di una situazione e di un malessere più generali. Il cinema di Chaplin è una metafora dolce e insieme straziante del suo (e del nostro) tempo, un continuo e poetico ammiccamento tra il comico e il tragico, il microcosmo privato e l'universo collettivo, il destino individuale e quello dell'uomo.

Troppo nota è la vicenda di **La febbre dell'oro** per narrarla tra noi. Basti dire che nel film c'è tutto Charlot, lo Charlot che amiamo ormai da anni immemorabili, con le sue tenerezze di uomo senza futuro, con le sue speranze affidate ad un incerto destino: c'è in altre parole la solita grande caratteristica di Chaplin, quella di saper far ridere **prima** e pensare **poi**, ma con consapevolezza, mai con rassegnazione.

Un film assolutamente da rivedere.

Ricordo di John Ford

Con la morte di John Ford si chiude, anche storicamente, una grande e significativa stagione del cinema americano. John Ford era infatti il regista sicuramente più rappresentativo di quella vecchia generazione di autori hollywoodiani che hanno determinato una vera epoca nel cinema: l'epopea del cinema western. Ma Ford non era solo quello. La sua origine irlandese, i suoi agganci alla cultura europea, il suo rispetto profondo alla tradizione e ai valori più veri e sentiti, gli davano un piglio particolare, un interesse e una apertura assai vivi verso i problemi del suo tempo (si pensi solo a film coraggiosi come Furore *o* La via del tabacco*). Il cinema di Ford si fondava non tanto sulla storia o sull'azione, quanto sugli uomini e sul loro comportamento. La sua era una ideologia fondamentalmente umanistica, l'eroe dei suoi film era soprattutto un « uomo tranquillo », i suoi film narravano esclusivamente storie di uomini soli, di ferite da rimarginare. In decine e decine di film Ford ha affrontato da questa prospettiva, secondo questa discriminante, tutti i temi fondamentali del nostro tempo: il tema della madre, delle donne (l'amore), il tema degli indiani, dei negri (il razzismo), il tema dei soldati, del coraggio (la guerra, la violenza). Ed è anche per questa sua grande predisposizione alla sintesi e alla semplificazione che Ford ha tanto inciso nella storia del cinematografo: per questa sua capacità di misura, basata sempre sul concreto, sull'essenziale. Tanti sono ora i film di Ford che vorremmo ricordare a cominciare da* Ombre rosse*. Mai forse la filmografia di un autore riuscirà ad essere tanto completa. E viene da chiederci: se Ford fosse ancora in vita che cosa avrebbe potuto mai aggiungere? Probabilmente nulla (erano parecchi anni che Ford non girava film). E anche questo è un segno che una certa stagione del cinema (certamente quella del mito) è finita per sempre.*

SEGNALAZIONI CINEMA

Gli ultimi dieci giorni di Hitler di Ennio de Concini, con Alec Guinness, Simon Ward, Adolfo Celi ecc. Produzione italo-inglese. Colore.
Una cronaca fedele dell'agonia del Terzo Reich. Gli ultimi giorni di Hitler nella sua allucinata follia, il suo matrimonio, il suo suicidio.

Non c'è fumo senza fuoco di André Cayatte, con Annie Girardot, Bernard Fresson. Produzione francese. Colore.
Una città della provincia francese alla vigilia delle elezioni politiche. La cronaca amara e crudele di un intrigo politico.

LIBRI

Cent'anni di solitudine

La letteratura latinoamericana ha proposto in questi ultimi anni numerosi e nobili rappresentanti. Soprattutto il grande Borges, ma anche Fuentes, Cortazar, Casares fino al più recente Fragoso. Ma forse un vero e grande successo internazionale questa letteratura l'ha ottenuto solamente tramite il suo più recente caso letterario: Gabriel Garcia Marquez. Il libro più famoso di Marquez **Cent'anni di solitudine**, infatti, apparso per la prima volta in Italia nel 1968, ha avuto un successo tanto strepitoso (in breve tempo è arrivato alla tredicesima edizione) che su quella spinta è stato tradotto in quasi tutte le lingue europee.

In questi giorni **Cent'anni di solitudine** esce nella prima edizione economica (Feltrinelli UE L. 1000) e cogliamo pertanto l'occasione per presentarlo ai lettori di **Voci.**

Marquez è uno scrittore colombiano che però ha vissuto lungamente in Europa. Questa sua particolare esperienza lo mette, come autore, in una straordinaria condizione: quella di riuscire a far convivere insieme sia il suo spirito profondamente latinoamericano (il folclore, il colore sulle invenzioni letterarie, la vitalità prorompente), sia il substrato della cultura occidentale (il rigore dello stile e della struttura narrativi ecc.). Da questo impatto nasce in Marquez uno stile personalissimo, dove le invenzioni letterarie più sfrenate, gli sperimentalismi, il naturalismo di certe pagine, non sono mai fini a se stessi ma sono elementi di una continua reinvenzione del romanzo e degli strumenti narrativi.

Cent'anni di solitudine narra su un arco di cent'anni la vita di un villaggio (Macondo) e di una famiglia (i Buendia), dalla loro fondazione fino al loro sfacelo morale e storico. E' chiaro che sia Macondo che i Buendia non sono in realtà che due luoghi letterari, due microcosmi che riflettono poeticamente la nostra stessa condizione umana. Il tutto raccontato con grande rigore stilistico che però lascia ampi spazi a momenti lirici altissimi, tra i più alti che si possano incontrare nella letteratura contemporanea.

SEGNALAZIONI / LIBRI

Il trono di legno di Carlo Sgorlon. Editore Mondadori. L. 3.000.
Il romanzo vincitore del Premio Campiello 1973.

Ricordo perfettamente di Nino Vascon. Editore Rizzoli. L. 3.000.
Le memorie di un funzionario dello Stato tra fantasia e realtà.

Dal Gran Consiglio al Gran Sasso di Sergio Zavoli e Arrigo Petacco. Rizzoli. L. 2.700.
Una pagina di storia rivisitata criticamente tra testimonianze dirette e confessioni inedite.

Storia del sindacato in Italia dal 1943 al 1969 di Sergio Turone. Editore Laterza, pag. 528. L. 1.900.
Una storia del sindacalismo italiano nelle sue figure più esaltanti, nelle sue lotte e i suoi contrasti, fino ai contratti del '69 e alla unità sindacale.

Rapporto sulla programmazione di Giorgio Ruffolo. Editore Laterza. Pag. 160. L. 1.500.

Gli eredi dei gangster di Maurizio Chierici. Fratelli Fabbri editori, pag. 156. Lire 1.000.
Il mondo di « cosa nostra » commentato dagli eredi dei più famosi gangster degli anni Trenta.

Il romanzo della vela di Tomaso Gropaldo. Editore Mursia, pag. 450. L. 7.500.
Una storia affascinante della navigazione a vela dall'800 ai primi del 900.

Avventure dell'alpinismo di Karl Lukan, Rizzoli, L. 1.500.
Miti e leggende della montagna.

Il raid automobilistico di Nino Cirani, Edizioni Domus, pag. 217, L. 8.000.
Itinerari e resoconti di viaggi attraverso i cinque continenti.

Il bambino di Benjamin Spock Pocket Longanesi 1973, n. 4 voll. a L. 600 ognuno.
Una « bibbia delle madri » scritta dal più celebre pediatra americano.

Animali addio di Alfredo Todisco, SEI Editrice, pag. 190. L. 2.500.
Un'appassionata e civile campagna in difesa della natura e della fauna italiane.

DISCHI

a cura di **Paolo Magliozzi**

I magnifici Camaleonti

« Applausi », « Mamma mia », « Viso d'angelo », « Eternità », « L'ora dell'amore » sono alcuni dei maggiori successi che I Camaleonti hanno incluso nell'ultimo long playing che la CBS ha messo in circolazione. « I magnifici Camaleonti », questo è il titolo della raccolta, ha il grande pregio di racchiudere, insieme ai più grandi successi che il complesso ha conseguito nella sua lunga carriera, anche alcuni brani, come «Tempo d'inverno» e « Lei mi darà un bambino », che considero le più grandi interpretazioni de I Camaleonti. Forse l'unica pecca di questo 33 giri è quella di racchiudere le più sgradevoli canzoni che il gruppo ha inciso, vale a dire « Come sei bella » e « Perché ti amo ». Comunque una raccolta che non mancherà di entusiasmare i numerosi fans di questo complesso.

Si ripresenta nel mondo discografico, Enrico Lazzareschi, attore di prosa, televisivo e cinematografico, con un 45 giri che segue la sua prima esperienza di « ...E tu sei con me ». « Corri cavallo » e « Sotto il canapè » sono i due brani che compongono il disco dove Lazzareschi è presente sia nella veste di cantante che in quella di autore. In « Corri cavallo » egli dimostra maggiormente le sue indubbie qualità di sensibile autore, dipingendo a fortissime tinte, brevi collage di vicende umane d'ogni sorta nel tumulto della vita, rievocate con un accento trepido e sconsolato nella ultima « lentissima » corsa. In definitiva, un ottimo 45 giri che si avvale degli arrangiamenti e della direzione orchestrale di Claudio Gizzi. Il disco è stato inciso per la King.

Il Gruppo 2001, che recentemente ha ottenuto un buon successo con il 45 giri comprendente « Angelo mio » e « L'anima », con « L'alba di domani » si rivela tra i più validi complessi dell'ultima generazione musicale. Con questo *lp* il complesso si tuffa in una ricerca penetrante di alcuni valori umani, quali l'amore, i ricordi, gli ideali, visti, però, da un'angolazione non usuale. I brani più interessanti di questo 33 giri sono « Una bambina... una donna » e « Padre Vincenzo ». Il disco è stato inciso per la King.

SOTTO LA COPERTINA

E' iniziata a Vienna una gigantesca tournée che porterà il complesso inglese The Rolling Stones in parecchi stati nord europei. Sono probabili anche tre concerti in Unione Sovietica. La tournée avrà una durata di circa sette settimane. E' imminente, nel frattempo, l'uscita di un nuovo 33 giri: « Goat's Head Soup ».

Il film « Jesus Christ/Superstar », tratto dalla famosissima omonima opera rock di Tim Rice e Andrew Lloyd Webber, già conosciutissima sia per la versione discografica che per quella teatrale, giungerà in Italia tra qualche mese. Il film è stato diretto da Norman Jewison, il regista de « Il violinista sul tetto », e vedrà Ted Neely nella parte di Cristo. La pellicola si divide in ventotto scene, corrispondenti ai brani del doppio 33 giri.

SONO USCITI SUL MERCATO...

...45 GIRI

Signora Marisa / La mia strada in periferia Officina Meccanica (Picci); **Dinamica della fuga / Anche questa città** Bruno Zambrini (Pull); **Sognando fumo / Via Marconi** Don Backy (Love); **Lo shampoo / La libertà** Giorgio Gaber (Carosello); **Una piccola poesia / Credi, credi, credi** Baby Regina (King); **Can't stop / Writing on the wall** Billy Gray (Polydor).

...33 GIRI

Il bosco degli amanti Rosalino Cellamare (It); **Conto terzi** Donatella Moretti (King); **Feeling Gray?** Billy Gray (Polydor); **Dialogo tra un impegnato e un non so** Giorgio Gaber (Carosello); **Sono una formica** Ugo e Vittorio (Picci); **Prelude** Eumir Deodato (CTI).

CLASSIFICA 45 GIRI

1) **Pazza idea** Patty Pravo (RCA Italiana) - 2) **Perché ti amo** I Camaleonti (CBS) - 3) **Sempre** Gabriella Ferri (RCA Italiana) - 4) **My love** Paul McCartney & Wings (Apple) - 5) **Daniel** Elton John (DJM) - 6) **...E mi manchi tanto** Alunni del Sole (Produttori Associati) - 7) **Io e te per altri giorni** I Pooh (CBS) - 8) **Corri cavallo** Enrico Lazzareschi (King) - 9) **Diario** Equipe 84 (Ariston) - 10) **Angelo mio / L'anima** Gruppo 2001 (King).

CLASSIFICA 33 GIRI

1) **The Beatles 1967/70** The Beatles (Apple) - 2) **Pazza idea** Patty Pravo (RCA Italiana) - 3) **Don't shoot me I'm only the piano player** Elton John (DJM) - 4) **L'alba di domani** Gruppo 2001 (King) - 5) **The Beatles 1962/66** The Beatles (Apple) - 6) **Con il passar del tempo** Umberto Bindi (West Record) - 7) **Dettagli** Ornella Vanoni (Ariston) - 8) **Living in the material world** George Harrison (Apple) - 9) **I sogni miei non hanno età** Peppino Gagliardi (King) - 10) **Affittasi** David Shel Shapiro (Polydor).

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC tutto è più semplice, sbrigativo, sicuro: si spende di meno, il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli perché la polizza comprende anche la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Il Direttore Comp/le** Ing. Prof. Giuseppe Vicuna ha lasciato l'Azienda usufruendo dei benefici del D.P.R. 748. Nonostante la sua breve permanenza ad Ancona, egli ha dato prova di notevoli capacità organizzative ed alto senso di umanità nei rapporti col personale; da queste colonne gli porgiamo l'augurio più fervido di lunga vita e serena quiescenza. Nell'alto incarico è stato sostituito dal Prof. Ing. Giovanni Macchiaroli, proveniente dal Compartimento di Napoli, al quale auguriamo proficuo lavoro.

● **Fiocco celeste** in casa del Capo Stazione Massimo Fioretti di M. Nera per la nascita di Francesco; è nato Fabio al C.S. Romolo Capotombolo di Castelplanio, Luca all'A.M. Isidoro Gino di Pescara, Paolo al Capotreno Vairo Enrico di Ancona, Danilo al Macch. Danilo Galeazzi di Ancona, Pietro all'Aus. staz. Innocenzo Brozzi di Nocera U., Nicholas all'A.M. Placidi Sante di Foligno. Auguri vivissimi a genitori e neonati.

● **Colpito da improvviso malore** è deceduto il Capo Stazione Sovrintendente Cav. Sergio Bacci, Titolare di Terni. Ai familiari così duramente colpiti vada l'espressione del nostro profondo cordoglio.

● **Fiocco rosa** in casa del Conduttore Mario Cesini di Ancona per la nascita di Valeria; è nata Barbara all'Oper. arm. Marcello Lepri di Passignano, Vania al Manovale Averardo Bucci di Pescara, Alessandra all'Ass. staz. Alberto Bernardini di Pesaro, Silvia all'A.M. Imerio Costantini di Fabriano, Carla al Guardiano Antonio Cecera di Terni, Marcella al Conduttore Bitocchi Bruno di Pescara, Rita al Manovale Alberto Servettini di Campello, Silvia al Conduttore Enzo Amici di Ancona, Simona all'Aus. staz. Enrico Santucci di Montesilvano, Cinzia all'Ass. Capo staz. Sergio Pierdiluca di Ancona.

● **Complimenti** a Rolando Cappelleri, figlio di Domenico ex dipendente degli I.E. di Ancona, per avere brillantemente conseguito la laurea in Scienze Biologiche presso l'Università di Perugia. Al papà le nostre felicitazioni.

● **Si partecipa la scomparsa** del Rag. Ascloniade Pacini, Ispettore Principale delle Ferrovie dello Stato a riposo, Cavaliere dell'Ordine di Vittorio Veneto, avvenuta il 1° luglio u.s. a Senigallia.
Alla moglie e ai familiari tutti le condoglianze di « Voci ».

● **Un caro amico** è deceduto nei giorni scorsi qui a S. Benedetto dove era tornato dopo una permanenza in Sardegna durata oltre venti anni. Benito Palermi, C.S. Sovr., titolare di Giulianova ci ha lasciato per sempre, ci resta il ricordo e l'esempio. Amici e colleghi si uniscono a noi nell'esprimere le condoglianze ai familiari tutti.

● **A Civitanova Marche** il Capo Gestione Lorenzo Girolami, da lungo tempo segretario della Stazione, è stato calorosamente festeggiato dal personale in occasione della sua messa in quiescenza. Il Capo Stazione Titolare, CS Sovr. Nazzareno Susini, nel confermare una bella tradizione instaurata nell'impianto ormai da diverso tempo, ha consegnato al validissimo agente una medaglia d'oro-ricordo offerta da tutto il personale. Parole di saluto e sincere strette di mano fra il Capo Gestione Girolami ed i colleghi della stazione hanno coronato la manifestazione, ma si è trattato di un distacco festeggiato simpaticamente con squisite tagliatelle e buon vino.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Affermazione** di dopolavoristi baresi alla Gara nazionale di pittura estemporanea di Bologna: 1) Nicola De Benedictis, della Ragioneria e 2) Antonio Bizzarro dell'UPC: congratulazioni agli artisti con auguri di maggiori successi.

● **Ha vinto** il « Gran Premio Italia '73 » di poesia Domenico Di Saverio, C. Treno del DPV di Taranto. Al « vate » dei ferrovieri sincere congratulazioni.

● **Abbiamo letto** per voi « La Cattedrale di Termoli », uno studio pregevole, piano ed accessibile compilato da Carlo Cappella C.S. Sup. di Termoli. L'autore ci ha dato la riprova della sua ecletticità. Bravo Cappello!

● **C.S. Sovrintendente** è stato promosso Adelmo Dentato, Capo Uff. della D.U. di Spinazzola: auguri.

● **Onorificenze:** Commendatore, il CPV Sup. a.r. Raffaele Verna; Cavaliere, il C. Dep. Sup. di Foggia Aldo Di Lauro e il C. Tecn. Sup. Ciro Taranto dell'Uff. Lavori. Complimenti agli insigniti.

● **Binario X** - col massimo dei voti e la lode si sono laureati: in Ingegneria Antonio Vito, figlio del M.re Capo Michele Sassanelli; Lorenzo, figlio del CPV Sup. a.r. Gaetano Cafaro, in Medicina; Marco, figlio dell'Appl. Capo Gaetano De Nicolò dell'Uff. Mov., in Fisica Elettronica. Inoltre: l'Ass. staz. Margherita Schirone e Rosaria Carbone, figlia del Segr. Sup. Gaetano, in Lingue; in Ingegneria Roberto, figlio del Segr. Sup. 1° a.r. Edmondo Fabiano; in Matematica Francesco, figlio dell'Op. spec. Antonio Marinelli; in Filosofia Domenico Antonio, figlio del C.G. Sup. Raffaele Lobianco. Congratulazioni a tutti.

● **Con ottimi voti** hanno conseguito: la maturità classica Vincenzo, figlio del Segr. Sup. Ruggiero Cosimo; la maturità scientifica Annamaria, figlia del Macch. Nicola Lorusso; Geometra e Ragioniere rispettivamente Nicola ed Elisabetta, figli del Tecn. IE Pietro Michea. La licenza media Renato, figlio dell'Appl. Vito Moccia. Infine una Borsa di studio del CIFI per laureati in Fisica ha vinto Onofrio, figlio del Macch. a.r. Attilio Erriquez.

● **Quarant'anni di matrimonio** hanno festeggiato i coniugi Nazario Saitto ed Erminia Savino, entrambi Guardiani di P.L. a.r.: auguri per le prossime nozze d'oro.

● **Fiori d'arancio per:** ing. Gianni Giacò, figlio del 1° Dir. dr. Antonio e per l'altra figlia dr. Mariella, che hanno sposato rispettivamente la dr. Maria Barrotta e il dr. Michele Pontrelli; Domenico Perniola, Op. qual. con la sig.na Maria Mosca Consiglio. Auguri felicissimi.

● **La cicogna** è arrivata nella casa del M.re Pasquale Murgolo col secondogenito Giuseppe; dell'Op. spec. Vittorio Scillitani con Giovanni; dell'Op. qual. Giuseppe Miccoli con Tiziana; dell'Op. qual. Giovanni Coletta con Maria Raffaella. Felicitazioni.

● **La nostra solidarietà** allo Isp. P.le dr. Ferdinando Bossis per la perdita del fratello Natale; al Guardiano Cosimo Sabato per il padre, Guardiano a.r. Pompeo Sabato: sincere condoglianze.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Binario 10.** Valeria, figlia del dr. Luigi Veronesi, già dei Lav. ed ora a riposo quale Dir. Gen., si è laureata in lettere (Magistero), 110/110. Annalisa, figlia di Primo Vigo, Ass. Capo staz. Rovigo, si è laureata ad Urbino in lingue e letterature straniere con lode. Alda, figlia di Graziano Arcangeli, CS Sup. DC Bologna, si è laureata in lettere (Magistero), 110 e lode. Ugo, figlio di Becciani, CS Sup. Bol. S. Don., si è laureato in farmacia, 110 e lode. Pasquale, figlio del cav. Pasquale D'Agostino, Appl. Capo OMR, si è brillantemente laureato in ingegneria civile.
Dopo una prima figlia a suo tempo qui segnalata per essersi laureata, anche Ileana, figlia di Luigi Melucci, CS Sovr. Rimini, si è laureata brillantemente in matematica e fisica. Gino Annovi, Dev., e Sergio Mongiorgi, Man., della staz. Castelfranco E., studiando sodo nel tempo libero dopo avere lavorato sodo in turno, hanno conseguito la licenza media. Una bella licenza media con l'« ottimo » è stata conseguita da Giorgio, figlio di Giovanni Messieri, Op. Spec. IE Bol. S. Don., ragazzo in gamba sotto ogni aspetto, specialmente per la bontà.
A tutti, felicitazioni ed auguri vivissimi.

● **Il cav. Collina,** che salutammo la volta scorsa perché andato a riposo, ha un degno sostituto — alla dirigenza del Rip.to Pers.le Treni — nel cav. Cosimo Fontana, CPV Sovr., cui auguriamo di svolgere il suo impegnativo lavoro senza mai perdere l'abituale sorriso.

● **Antonio Flori,** CS Sup. di Bol. C.le, è andato a riposo; lo salutiamo fischiettando « Mozart 40 », per intonarci al suo essersi saputo distaccare dal grigiore quotidiano suonando il violino, in particolare nel quartetto che da anni ingentilisce la « giornata del ferroviere ».

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

● **Il CG P.le a riposo** Giuseppe Fabbri è stato nominato Giudice conciliatore di Sambuca, mentre sua figlia Anna Maria, con tutta la sua esperienza di colonia anche estera, si è meritata i galloni di direttrice della colonia di Cervia. Complimenti alla giovane ed alla vecchia guardia.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Binario 10.** Per Paolo Piga promosso alla terza media; la sorella Elisabetta alla quinta elementare con ottima votazione; Maria Grazia Sale alla quinta elementare; Maria Antonietta Marzilli ha conseguito la licenza elementare; il fratellino Gaetano promosso in quarta; Carla Bacconi promossa in quinta; Carla Perniciano promossa alla seconda liceo Scientifico; la sorella Luciana ha conseguito la licenza media e Paola quella elementare; Massimo Deiana brillantissimo con la media del 9 e mezzo in licenza elementare; Paola Deiana media del 9 alla quinta elementare; Maurizio Malavasi alla quarta elementare; la sorella Cristina ha superato gli studi della media, egualmente Elisabetta Carmelita e Patrizia Sanna; Paolo Pilleri alla quarta elementare; così anche Massimo Caddeo; Roberto Pilleri promosso alla terza media; Carla Pireddu alla seconda elementare; il fratello Maurizio alla quinta elementare e la sorella Patrizia alla terza media; Maria Spada ha completato gli studi delle elementari; Maurizio Caddeo e Bepi delli Carri alla quinta elementare. Auguroni a tutti.

● **Promosso anche lui,** ma al grado di Assistente Capo di Stazione, è stato il collega Attilio Chessa della Stazione di Cagliari. Complimenti!

● **Altre buone notizie** riguardano: Antonio Piovano, Capo Deposito Locomotive Titolare, da Sassari a Foggia; Arrigo Demetrio nuovo Titolare del Dep. Loc. di Sassari; il Segretario Antonio Satta degli Uffici Amministrativi del Deposito locomotive di Sassari, che riconfermandosi poeta eccelso ha vinto la 17ª edizione «Città di Ozieri» per la poesia in sardo; l'Assistente di Stazione d'Iglesias Bruno Pinna che partecipando al concorso «l'Arte nel tempo libero» indetto dall'ENAL di Carbonia e col patrocinio della Presidenza della Regione Autonoma della Sardegna ha vinto il primo premio riservato al disegno in bianco e nero; l'Assistente di Stazione Luciano Bosano della Stazione di Cagliari che sacrificandosi nelle ore libere dal servizio ha curato assiduamente e allenato un nutrito gruppo di ragazzi, figli di ferrovieri cagliaritani, sul campo di calcio di Via La Plaia, ove ben 44 squadre si sono cimentate per quattro mesi nel torneo di Campione Provinciale NAGC, andato alle ACLI Virtus di Cagliari.

● **E' morto nella sua** Cagliari Salvatore Mulas, Macchinista in quiescenza. Ai figli Cenzo e Tonio entrambi Macchinisti del D.L. di Cagliari e agli altri familiari le nostre Condoglianze. Condoglianze anche al Capo Stazione Superiore Angelo Bortolussi della Stazione di Decimomannu per la morte del caro genitore Fortunato.

● **Marcia Nuziale** per l'ingegnere Mauro Deiana, figlio del Cav. Marziale Segretario Superiore dell'Ufficio Movimento, e per la professoressa Maria de Loreto Busquet-Mensa, sposi benedetti nella Basilica di Sant'Anna di Catalogna in Barcellona; per Maria Gabriella Talmassons, figlia del Capo Stazione Superiore Giorgio, Titolare in Decimomannu, e per il collega Aiuto Macchinista del Dep. Loc. di Sassari Dino Manca, nella chiesetta di Santa Greca in Decimomannu. Felicissimi auguri alle due coppie.

● **Profondo cordoglio** ha suscitato la notizia della morte del C.S. Sovr. Benito Palermi avvenuta a San Benedetto del Tronto ove ormai da un anno si era trasferito. Diamo noi della Redazione di Cagliari la ferale notizia perché riteniamo di interpretare così il desiderio dei tanti colleghi ed amici che Palermi si era conquistato durante la sua ventennale permanenza sull'Isola. Ai familiari le nostre sentite condoglianze e l'assicurazione che conserveremo di Benito un perenne ricordo.

● **Mentre si apprestava** a compiere delle riparazioni agli apparati elettrici nella Stazione di Decimomannu con diversi colleghi, l'Operaio Antonio Leccis restava folgorato dalla corrente elettrica. L'agente, di soli 32 anni, ha lasciato moglie e due figli, cui facciamo pervenire a mezzo di «Voci» le condoglianze dei ferrovieri dell'intero Compartimento.

● **Sono deceduti** anche due cari amici pensionati: l'uno è il Cav. Umberto Ancis, già Capo Gestione Sovrintendente dell'Ufficio Commerciale, da poco più di un anno in quiescenza, l'altro è Salvatore Mulas già Macchinista del Deposito Locomotive di Cagliari. Alle affrante famiglie le nostre condoglianze.

● **Condoglianze anche** al Capo Deposito Franco Cuccuru di Sassari per la morte dell'adorato genitore Cav. Giovanni, ex Macchinista 1ª classe del DL di Cagliari, e al Gestore 1ª classe Sebastiano Curreli di Madonna di Castro per la perdita immatura del figliolo Bruno.

● **Studi e pagelle:** Giorgio Camboni, Assistente di Stazione in Golfo Aranci ha conseguito la maturità tecnica presso il «Leonardo da Vinci» di Cagliari, Sandra Sanna figlia del Segretario Superiore Antonio dello Ufficio Comm.le e Anna Paola Castelli del Revisore Superiore Enrico dell'Ufficio Movimento hanno conseguito entrambe la maturità classica con la bella votazione di 60/60, Sergio Manuli figlio dell'Op. Armamento Alfredo dell'Ufficio Lavori la maturità Scientifica al «Michelangelo» di Cagliari e Giuseppe Floris figlio del Segretario Superiore Marco del Deposito Locomotive di Cagliari la maturità artistica. A tutti i giovani le nostre congratulazioni!

FIRENZE
Serv. Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **In casa di Renato Giannasi,** dipendente dall'Ufficio 1°, è stata festeggiata la nascita di Gianfranco. Rallegramenti al babbo ed alla mamma, signora Gabriella, ed auguri al piccolo Gianfranco.

● **Il Capo Tecnico Sovrintendente** Mario Sacchi è stato recentemente insignito dell'onorificienza di Cavaliere della Repubblica. Rallegramenti ed auguri vivissimi.

● **Presso l'Università** degli Studi di Firenze si è brillantemente laureato in legge il collega Rinaldo Venturini, Segretario Superiore di questo Servizio. Al neo dottore i nostri più sentiti rallegramenti.

● **Fra i nuovi assunti,** sono stati recentemente nominati Segretari Tecnici presso questo Servizio: Giuseppe Salzano, Carmelo Giuseppe Chirieleison, Paolo Mattei e Nicola Marzano. Auguri di buon lavoro ai nuovi colleghi.

● **Un augurio particolare** ai colleghi: Segretario Tecnico Sup. di 1ª cl. geometra Aldo Croci, Segretario Tecnico Sup. di 1ª cl. Bruno Santini, Segretario Superiore di 1ª cl. Dante Baldassari, Segretario Superiore Danilo Rossi ed Operaio Specializzato Renzo Ricci, che hanno richiesto il collocamento a riposo in base alla legge n. 336.

● **Profonde condoglianze:** al Direttore Centrale ingegner Carlo Giagnoni, per la perdita della madre, signora Nadina; al Dirigente Superiore ingegner Ferdinando Salvatori, per la perdita del padre, signor Luigi; al Commesso Capo Onelio Minuti, per la scomparsa della moglie, signora Delia Brini.

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Il giorno 24 giugno** 1973, il Gruppo Az.le Ferrovieri donatori di Sangue, dell'AVIS di La Spezia, in occasione del 5° anno di costituzione, ha organizzato un raduno, al quale ha partecipato una rappresentanza del Gruppo Comp.le Ferrovieri AVIS di Milano.

Attualmente il Gruppo Az.le Ferrovieri è composto da 61 soci donatori e circa 70 Soci sostenitori; al suo attivo ha 866 donazioni di Sangue per un totale di CC 259.800.

● **Nozze.** Un invito caloroso ai rispettivi Capi Deposito perché provvedano ad organizzare opportuni treni solo per loro: Vanna Vanni, graziosa e gentile Capo Treno del DPV di Firenze SMN, il giorno 4 luglio nella Chiesa di S. Pietro in Quaracchi, ha sposato l'aitante Macchinista Giovanni Pugi, del Deposito Locomotive di Firenze; entrambi sono figli di ferrovieri: per rispetto alla tradizione, il nascituro sarà... beh!, lasciamo a lui la scelta!

Quattro giorni dopo, è stata la volta di un altro dipendente: la bionda Capo Stazione di Firenze SMN Margherita Corri con il sig. Gianclaudio Dapas.

Alle felici coppie che, nel corso del viaggio di nozze si sono tenute lontanissime da tutto ciò che sa di treno, tanti tanti carissimi auguri.

● **Laurea.** Con la discussione della tesi «Studio delle differenze quantitative di sodio e potassio rilevate nella saliva dei fumatori e non fumatori», si è brillantemente laureata in Biologia la sig.na Antonietta Ciampalini. Relatore il Ch.mo Prof. Ugo Becattini dell'Università di Firenze.

● **Nascita.** Elisa, all'Operaio qualificato Orsolini Gino della 13ª Zona TT. di Firenze. Auguri alla neonata e felicitazioni ai genitori.

● **Benvenuto** al Dr. Mario Baglioni, Primo Dirigente, che dal 10 agosto ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Personale Compartimentale.

● **Promozione.** L'ing. Paolo Valentini, Capo dell'Officina Motori di Firenze Romito, è stato recentemente promosso Dirigente Superiore. L'avvenimento è stato salutato dal vivo compiacimento di tutti i suoi collaboratori, alle felicitazioni dei quali si uniscono quelle di «Voci».

● **Francesco Catalano,** figlio di Giovanni, Capo Tecnico Sup. a r. dell'VIII Zona I.E. di Livorno, ha conseguito il diploma di perito industriale elettrotecnico con la media di 54/60. Nel darcene notizia, il padre desidera inviare a mezzo di «Voci» un caro saluto ai suoi ex superiori e colleghi.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Commiati.** Lieta riunione a Ventimiglia presso il DLF che il Presidente ha gentilmente messo a disposizione, per festeggiare il Manovratore Capo Achille Amadei che ha raggiunto il traguardo della pensione. Il Titolare, Cav. Calcagno, ne ha ricordato i meriti e fra le ovazioni dei presenti, ha consegnato un

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

originale ricordo costituito da una placca d'oro con incisi i «mille auguri» tradizionali, dono degli affezionati superiori e colleghi. Lieto evviva anche per il CS Sup. Paolo Viale, il Manov. Alfredo Enzoni ed Aus. Gaetano Bove che sono stati festeggiati dai ferrovieri «Ventimigliusi». A tutti l'augurio di «Voci» per una serena quiescenza.

Un particolare ricordo all'amico App. Capo Federico Rizza del Gruppo Contratti dell'Uff. Movimento. L'ottimo impiegato, proveniente dalla Marina Militare — Sott'ufficiale pluridecorato — è stato per tanto tempo anche ottimo collaboratore di «Voci», per cui la Redazione nel salutarlo, con gli auguri, porge un vivo ringraziamento per il pregevole lavoro svolto.

Gli amici e colleghi dell'UPC vogliono inviare attraverso «Voci» lieti auguri all'App. Alda Angeli che ha lasciato l'Ufficio per il Dep. Loc.ve di Savona.

● **Cicogna express.** Fiocco rosa in casa dell'App. signora Ornella Scerra Griggi dell'UPC per l'arrivo di Raffaella. Alla piccola, agli sposi ed al collega «nonno» Ciccio Scerra con cordialità, infiniti auguri.

Anche in casa dell'Ass. Capo Franco Marrone di Ventimiglia è giunta la cicogna, ed ha portato il sorriso di Lucia. Congratulazioni e cordiali auguri anche a nonna Rossilde, Titolare del Dormitorio internazionale.

● **Binario 10.** Marina Lequio figlia del cav. Ugo Capo Riparto Treni Viaggiatori dell'Uff. Movimento ha brillantemente conseguito la Laurea in Medicina e Chirurgia con 110, lode e medaglia d'argento per la tesi: «Problemi psicoterapeutici nella patologia matrimoniale». L'interessante tesi è la prima in Italia che discute tale argomento. Relatore il Ch.mo Prof. Romolo Rossi. Agli splendidi risultati della Dott.ssa Marina si aggiunge l'eccellente maturità conseguita dalla sorella Federica. Con gli auguri e le congratulazioni un doveroso ricordo alla lunga vita ferroviaria della fam. Lequio che nasce da «nonno» Leopoldo certamente felice per la bella affermazione delle brave nipoti.

Marcella figlia del Capo Gestione Sovr. Cav. Armano Tognocchi, Titolare della Biglietteria di Genova P.P. e Delegato Compartimentale DLF alla Cultura, si è laureata in Lettere con 110, lode e medaglia d'argento presso l'Università degli Studi di Genova, discutendo la tesi «Ricerche su problemi di storia agraria della Lunigiana medioevale»; Relatore il Ch.mo Prof. Geo Pistarino. La neo dottoressa, da tempo, presta la sua opera nel Comitato Ragazzi del DLF di Genova.

Antonio Melone figlio dell'Operaio spec. Eraldo Melone della Sede di Verifica di Genova Brignole, si è laureato in materie letterarie con 110, lode e medaglia d'argento con la tesi «Amministrazione e Società dell'Oltre Giovo e dell'Entroterra Ligure di Ponente nel primo Seicento». Relatore il Ch.mo Prof. Raffaele Belvederi.

Ai neo laureati ed ai genitori i rallegramenti di «Voci».

● **Un saluto di plauso** al CS Sup. Eugenio (Tito) Peila della Stazione di Cassano Spinola che oltre ad essere un ottimo Concertista è anche valente compositore. Allori a Riccione dove è stata eseguita in prima assoluta una sua pregevole composizione classico-religiosa per archi. Vivissime congratulazioni ed a presto ancora in cronaca per altre brillanti affermazioni.

● **Congratulazioni** ai neo insigniti: Cav. Uff. Angelo Vaccaro, Cav. Luigi De Mistri, Cav. Carlo Gallo e Cav. Antonio Bruschi Presenti.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Un simpatico convivio** che ha radunato numerosi amici, colleghi e collaboratori, ha allietato il commiato del Capo Personale Viaggiante Sovrintendente Olao Ganzaroli, Capo Reparto utilizzazione treni, collocato a riposo per raggiunti limiti di età. Lo stesso... trattamento è stato riservato al Capo Deposito superiore Enrico Fumagalli, Capo del Deposito Locomotive di Lecco, neo pensionato. Ai due festeggiati ed a quanti — causa l'età — hanno lasciato in questi ultimi tempi l'Azienda, il saluto affettuoso e cordiale di «Voci». Ai successori, Alberto Frezzotti e Luigi Grisoni, l'augurio di buon lavoro.

● **Marcia nuziale.** Per Lidia Trotta, Capo stazione in servizio presso l'Ufficio Movimento e per Giglio Carlino, Assistente in stazione di Milano Certosa.

Felicitazioni affettuosissime anche al Segretario Capo a riposo cav. rag. Virgilio Candotti che ha festeggiato con la gentile signora Stella Porro il cinquantennio di matrimonio. Dopo queste nozze d'oro aspettiamo quelle di diamante.

● **Binario dieci.** Luigi Lorenzini, figlio dell'Applicato Capo Angelo, in servizio presso il Magazzino Approvvigionamenti di Milano Greco, ha conseguito la laurea in medicina e chirurgia con un bel 110 e lode, discutendo la tesi «L'enzimologia del liquido sinoviale». Relatore il Ch.mo Prof. Camillo Benso Ballabio, in Milano Università. In lettere classiche si è invece laureata Ornella Marchesi, figlia del Capo T.co superiore, dirigente la Squadra Rialzo di Voghera, ha ottenuto il massimo voto con la tesi «Aspetti del problema educativo in Plauto e Terenzio». Relatore il Prof. L. Alfonsi dell'Università di Pavia. Marco Mercenari, figlio del Segretario superiore Sandro, dell'Ufficio Movimento, si è diplomato perito chimico seguendo i corsi dell'Istituo Molinari di Milano conseguendo la media di 9/10. E' pure diventato medico chirurgo Pietro Lo Cicero, figlio del dott. Nicolò dell'Ufficio Personale Comp.le. Discutendo la tesi «Il vettor cardiogramma nell'atassia di Friederich», relatore il Prof. Cesare Bartorelli, si è meritato un tondo 110. A questi valorosi giovani — felicità ed orgoglio giustificati dei genitori — i più calorosi rallegramenti di «Voci».

● **Condoglianze** affettuose ai colleghi vogheresi Segretario superiore Angelo e Capo treno Alberto Puglisi, colpiti dalla improvvisa morte del padre Ernesto, a sua volta pensionato della nostra azienda ove aveva prestato ben quaranta anni di servizio effettivo.

● **Cicogna express.** Claudia, secondogenita, al Gestore di 1ª cl. Antonio Gerosa, di Monza Sobborghi. Felicitazioni.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **E' arrivata la cicogna.** La casa del Capo Deposito Locomotive di Napoli Smistamento Trignano Francesco è stata allietata dalla nascita della primogenita Maria.

Nonno per la seconda volta è diventato in questi giorni il Capo Stazione Nuzzo Luca della stazione di Acerra. La cicogna, infatti, ha allietato la casa della figlia, signora Autilia, portandole una bella femminuccia alla quale è stato posto il nome di Luana.

Attesissimo fiocco azzurro in casa di Agostino Sorrentini, Ausiliario di stazione di Acerra, per la nascita di Vittorio che è venuto a far compagnia alla sorellina Costantina.

Rallegramenti vivissimi ai genitori e auguri di ogni bene ai neonati.

● **Fiori d'arancio.** Lunedì 18 giugno, nell'antichissima chiesa di San Paolo Maggiore, è stato celebrato il matrimonio tra il Rag. Gioacchino Melillo, Capo Gestione all'ufficio biglietteria di Napoli C.le e la signorina Carmela Castanò.

Dopo la cerimonia religiosa gli sposi hanno salutato parenti ed amici all'Hotel Oriente di Vico Equense. Alla giovane felice coppia gli auguri più fervidi.

● **Hanno lasciato il servizio:** gli Operai specializzati Di Gaeta Biagio, Durante Giuseppe, Lambiase Giuseppe e Aleotti Giuseppe, dell'8ª Bona I.E.; il Capo Tecnico Cardella Andrea, del DL di Campi Flegrei; l'Op. d'Arm. Curtanni Aurelio, del 14° Tronco Lavori di Maiano; l'Ass. Viagg. Cardone Giovanni, del DPV di Benevento; il Macchinista Cappelli Pio, del DL di Smistamento; l'Aiuto Macch. Borlenghi Eduardo, del DL di Campi Flegrei; il Dev.re Capo Buccione Antonio, della Stazione di Campi Flegrei; l'Operaio Spec.to Capuozzo Pasquale, del 6° Tronco Lavori di Smistamento; l'operaio Arm. Migliaccio Alfredo, del 30° Tronco Lavori di Salerno; l'Operaio Special. Pauciello Giuseppe, della squadra Rialzo di Napoli Centrale; l'Operaio Spec.to IE Violante Alfredo, di Napoli C.le; l'Operaio Spec.to Zampa Mario, del 12° Tronco Lavori di Mignano; il Tecnico Corrado Giuseppe, Capo del Tronco IE di Avellino; il Dirigente Generale Dott. Lucilio Porzio, per esodo volontario; il Capo Gest. Sup. Dangerio Vito, della Stazione di Benevento; il Commesso Capo Sergio Bartolini, della Direzione Compartimentale.

A tutti i nostri auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Auguroni** al dinamico Capo del 2° Reparto dell'Ufficio Ragioneria Dott. Mario Zatterale che ha conseguito la promozione ad Ispettore Capo; sincere e affettuose congratulazioni per il meritato riconoscimento da tutti i collaboratori di tanti anni di lavoro.

● **Binario 10.** La signorina De Martino Maria Rosaria, figlia del Capo Dep. Sup. Giovanni — Capo Ufficio Dirigenza Centrale Trazione di Napoli — si è laureata in lettere antiche presso l'Università di Napoli con voti 110 e lode. Alla neo-dottoressa auguri e rallegramenti.

Figiuolo Bruno, del Segr. Tec. Superiore Nicola, ha conseguito la maturità classica con la votazione di 60/60. Auguri vivissimi.

● **Saluti.** Il Capo Stazione Superiore Alfonso Magnifico, proveniente da Caserta, ha assunto di recente la titolarità della Stazione di Acerra.

Il personale tutto, nell'assicurare la propria proficua collaborazione, desidera far giungere al nuovo titolare dalle colonne di «Voci» gli auguri più cordiali di buon lavoro.

● **I nostri lutti.** E' deceduto a Napoli il 3 luglio u.s. all'età di 86 anni l'Ing. Carlo Fettarappa, Capo Compartimento in pensione.

Per lunghi anni l'Ing. Fettarappa prestò la sua opera presso il Servizio Movimento, poi Capo Ufficio Movimento ad Ancona e quindi a Verona.

Promosso Capo Compartimento, svolse tale incarico a Verona stessa fino al 1953.

I ferrovieri che lo conobbero ne ricorderanno la profonda rettitudine, il grande senso di umanità e l'assolvimento scrupoloso dei propri doveri. «Voci» si unisce al lutto della famiglia ed al cordoglio di quanti ebbero la fortuna di conoscerlo e di collaborare con lui.

Sono venuti a mancare all'affetto dei propri cari i colleghi: Dott. Ugo Esposito e Mario Improta, entrambi Capi Gestione Sup. di Napoli C.le; Marino Giovanni, A. Macchinista di Napoli Smistamento; Olivieri Vincenzo, Capo Treno del DPV di Napoli C.le; Vitale Amedeo, Capo Tecnico Sup. del DL di Napoli Smistamento; Nocerino Domenico, Macchinista a.r. già DL di Napoli Smistamento. Alle rispettive famiglie, esprimiamo il nostro vivo, profondo cordoglio.

Sentite condoglianze anche alla Sig.na Giuseppina Rossi, del-

l'UPC; al Segr. Sup. Schioppa Giuseppe, dell'Ufficio Ragioneria; al Capo Treno Lissa Salvatore, del DPV di Avellino, per la scomparsa delle rispettive Mamme ed al Macchinista Mancini Giuseppe, del DL di Campobasso, per la fine del suo caro papà.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Lauree.** Il 12 luglio u.s., presso l'Università degli studi di Firenze, discutendo una interessante tesi su « Enrico Bindi » si è laureata in lettere col massimo dei voti la sig.ra Maria Antonietta Scuderi in D'Antoni, figlia del Cav. Michele, Dirigente Amministrativo del Deposito Locomotive di Catania.

Il Capo Treno Giuseppe Messina, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, ha conseguito con ottima votazione presso la locale Università, la laurea in scienze biologiche, discutendo, relatore il Ch.mo Prof. Silvano Riggi, una interessante tesi sui « mezzi di comunicazione chimica negli insetti ».

Si sono inoltre addottorati: in ingegneria meccanica, Pietro Lo Nardo, del Segretario Tecnico Superiore Prof. Girolamo, col massimo punteggio; in matematica, Antonina Restifo Olivera, figlia dell'Applicato Tecnico Capo Salvatore, in servizio presso il 4° Reparto Impianti Elettrici; in storia e filosofia Francesca Cappadonna, figlia dell'Operaio specializzato Lorenzo, della Squadra Rialzo di Palermo; in lettere classiche, Lucia La Rosa, figlia del Macchinista a riposo Luigi, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo; in matematica Pina Vinciguerra, figlia dell'Assistente Viaggiante a riposo Francesco, già in servizio presso il Deposito Personale Viaggiante di S. Agata Militello.

Ai neo-laureati ed ai felici genitori i nostri più vivi rallegramenti.

● **Fiori d'arancio** per il Segretario Rosalba Moscato, dell'Ufficio Personale Compartimentale, la quale il 20 giugno si è unita in matrimonio col sig. Enzo D'Uscio.

Auguri di ogni benessere.

● **Il « lungo » segretario** dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, Cav. Francesco Catalano è diventato in breve tempo nonno due volte in seguito alla nascita dei nipotini Francesco e Katia. Rallegramenti.

● **Cicogna express** per Giovanni Serio, figlio dell'Applicato Capo rag. Giacomo, dell'Ufficio Personale Compartimentale; e per Eugenio Nobilomo, figlio dell'Op. Arm. Salvatore, del 21° Tronco Lavori di Catania. Auguri e felicitazioni.

● **L'Operaio specializzato** Agostino Di Liberto, dell'Officina Compartimentale IE, beneficiando dei noti provvedimenti di legge, è stato collocato a riposo.

Tramite « Voci », invia un saluto cordiale e buon lavoro a superiori, colleghi ed amici dell'Ufficio IE.

● **Il giorno 5 giugno u.s.** si è svolta alla Squadra Rialzo di Messina una simpatica cerimonia in occasione del collocamento a riposo del titolare dell'Impianto, Capo Tecnico Superiore Gr. Uff. Giovanni Leonardi.

Il Capo Reparto Trazione, Ing. Orpheo Fanciulli ha consegnato al neopensionato, a nome del personale, un dono ricordo consistente in due targhe raffiguranti la Città di Messina e formulandogli poi, a nome dell'Azienda, gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Parole di saluto sono state pronunciate anche dall'Operaio Riberti, a nome del personale, dal Capo Tecnico Guardo e dal Cappellano Padre Nazzareno.

● **La prontezza di riflessi** di un Macchinista messinese è valsa à scongiurare una strage lungo la tratta Augusta-Megara. Il Macchinista Cav. Gaspare Messina, aveva effettuato la manovra di rallentamento in prossimità di una curva quando notava nel buio alcune figure umane rischiarate dai fari del suo convoglio, il Peloritano, diretto a Siracusa, in fila indiana sui binari volgendo le spalle.

Il Macchinista azionava prontamente la sirena per avvertire la presenza del convoglio e, contemporaneamente, azionava la « rapida ».

Il Peloritano, fortunatamente, si arrestava a poca distanza dagli uomini, rimasti paralizzati dal terrore.

Si trattavá di otto operai che sarebbero stati sicuramente stritolati dal treno se il Messina non avesse avuto pronti i riflessi.

Bravo!

● **E' stato collocato** a riposo, beneficiando delle provvidenze in favore degli ex combattenti, il Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe Cav. Uff. Salvatore Pattavina, dell'Ufficio Materiale e Trazione.

Al caro Totò formuliamo da queste colonne l'augurio più fervido di lunga e meritata quiescenza.

● **Nozze d'oro** per l'ex Capo Tecnico Superiore Pietro Maniscalco, dell'Officina Veicoli di Messina e la sua gentile consorte sig.ra Angela Micalizzi, i quali il giorno 30 giugno u.s., attorniati dalla numerosa prole e da un nutrito stuolo di parenti, hanno raggiunto e festeggiato il traguardo del 50° anno del loro matrimonio.

Felicitazioni.

● **Eventi felici** in casa del Capo Stazione Superiore Girolamo Termine, della Dirigenza Centrale di Palermo: il figlio Salvino si è addottorato in scienze biologiche ed ha contemporaneamente coronato il suo sogno d'amore sposando la sig.na Ivana Corbo; il figlio Giuseppe ha conseguito presso il Conservatorio di Musica « Vincenzo Bellini » di Palermo il diploma di maestro-compositore; il figlio Egidio, infine, ha conseguito presso il locale Istituto Nautico il diploma di capitano di lungo corso.

All'amico Mimmo, ai novelli sposi ed ai figli Giuseppe ed Egidio formuliamo tanti auguri.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel. 3520

● **Fiori d'arancio.** Nel Santuario dell'Eremo di Reggio Cal. il Rev. Parroco Don Gerace, ha unito in matrimonio la signorina Dott.ssa Maria Germana Bitto, figlia del Direttore Compartimentale Dott. Ing. Antonino col Dott. Cesare Pizzonia. Compare d'anello al rito è stato il Dott. Luigi Pizzonia, Medico Chirurgo, mentre testimoni per la sposa: il Dott. Ing. Armando Colombo, Direttore Compartimentale di Palermo ed il Dott. Calogero Augello, Capo dell'Ufficio Lavori di Reggio C. e per lo sposo: il Dott. Ing. Pietro Gafà, Capo dell'Ufficio IE Compartimentale di Reggio C. ed il Dott. Misefari.

A Bova Marina il Parroco dell'Orfanotrofio « Marzano » ha benedetto le nozze del Rag. Franco Pangallo, Conduttore del DPV Reggio C. con la signorina Mena Licordari, figlia del Conduttore Natale del DPV Reggio Calabria e sorella dell' Assistente di Stazione Tonio. Compare d'anello alla cerimonia è stato il Sindaco della ridente cittadina jonica Dott. Domenico Pizzi e testimoni per la sposa l'Assessore regionale Dott. Lodovico Ligato e per lo sposo lo zio Pasqualino Foti.

Nella chiesa di S. Paolo si sono uniti in mtrimonio il Segretario Geom. Sebastiano Nicolò con la distinta signorina Francesca Logiudice. Compare d'anello il Capo Tecnico Russo Sebastiano e testimoni il Tec. TV Palmisano Bruno ed il Tecnico Ignis Spanti Giuseppe.

Rosalba Fonte, figlia del Segretario Superiore dell'Ufficio Movimento Rag. Adriano si è unita in matrimonio nella Basilica dell'Eremo di Reggio Cal. col Dott. Pino Tortorella.

Alle giovani coppie le nostre felicitazioni.

● **L'ex Capo Ufficio** della Dirigenza Centrale di Agropoli Matricardi Cav. Nicola e il Rev. Sup. Ignacchiti Cav. Nicola del Servizio Movimento, sono diventati nonni. Infatti la casa dei loro rispettivi figli Prof. Gaetano, funzionario presso il Ministero per gli Affari Esteri e Mariella, Assistente di Stazione presso il Servizio Movimento è stata allietata da una graziosa bimba alla quale è stato dato il nome di Nicoletta.

● **Lauree:** in medicina e chirurgia con 110 e Lode, Laganà Giovanni, figlio del Segretario Superiore Antonino dell'Ufficio Commerciale; in medicina e chirurgia con 110, Fera Cesare figlio dell'Assistente Capo Rocco di Paola; in filosofifa con 110, Massa Pasquale figlio dell'Operaio qualificato 1ª classe IE di Agropoli Vincenzo; in Educazione Fisica con 110, De Angelis Emilia figlia dell'Applicato delle Officine IE Attilio. A tutti le nostre congratulazioni!

● **Promozioni nelle stazioni.** I nostri rallegramenti più affettuosi ai seguenti amici che hanno conseguito la promozione a Capo Stazione Sovraintendente: Tripodi Alfonso di Reggio Centrale; Romeo Giovanni di Reggio Centrale; Toscano Gaetano di Catanzaro; Travia Aldo di Gioia Tauro; Currenti Ignazio di Rosarno; Gatto Rocco di Sibari.

● **Onorificenze.** Il Segretario Superiore di 1ª classe Nicoletti Enrico, Capo Reparto all'Ufficio Personale Compartimentale, è stato insignito dell'onorificenza di « Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana ». Al dinamico funzionario giungano i nostri rallegramenti per il meritato riconoscimento. Anche il Capo Stazione Superiore di Catanzaro Felicetti Raffaele è stato nominato « Cavaliere » della Repubblica. Al bravo movimentista le nostre più sentite congratulazioni.

● **Cicogna express.** Ci giunge notizia che è nato Vincenzo, atteso figlio del Manovratore della stazione di Contesse ma residente a Reggio Cal. Bruzzese Domenico e della signora Tonina Spanò. Ai felici genitori, alla sorellina Antonella ed in particolare al nonno paterno Macchinista del locale D.L. Bruzzese Vincenzo, auguri di ogni bene. Al piccolo nuovo arrivato gli auspici più lieti.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Marcia nuziale.** Nell'antica Abbazia di Fossanova (Latina) si sono recentemente uniti in matrimonio il Controllore viagg. Danilo Turchi del D.P.V. di Roma Termini e la gentile signora Condutt/ce Maria Pia Pescosolido, figlia del CS P/le a.r. Guido, nostro assiduo lettore e « penna d'oro ferroviaria ». Porgiamo le felicitazioni e gli auguri vivissimi di « Voci ».

● **Cicogna express.** Sono arrivati in questi giorni, rosei ed arzilli: Andrea, in casa del CS Angelo Saltimbanco di Attigliano (Terni), venuto a tenere compagnia alla sorellina Anna-Paola, in casa dell'Aiuto Macch. Pasquale Cairo, del D.L. di Roma S. Lorenzo. A tutti, neonati e felici genitori, auguri e rallegramenti vivissimi.

● **Binario dieci.** Si è recentemente laureato in letteratura greca a pieni voti e con lode Domenico Ramicone, figlio del collega CS Superiore Benito di Tivoli (Roma). Tesi discussa: « I personaggi del primo Partenio di Alcmane », relatori i chiar/mi professori Carlo Gallavotti e Francesco Sisti. Al neo-dottore e ai felici genitori le nostre congratulazioni ed auguri vivissimi. Presso l'Università di Roma, lo scorso mese di luglio, si è laureata in Pedagogia con il massimo dei voti e lode la figlia Gemma dell'Appl. T. Capo Armando Ciampa, dell'Ufficio IE Roma. Felicitazioni vivissime. Auguri vivissimi e felicitazioni anche a

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Paola Corazza, figlia del C. Gest. Sup. Cav. Silvio, Capo dell'Ufficio Telegrafo di Roma Termini. Ha conseguito a pieni voti e con lode la laurea in Economia e Commercio presso l'Ateneo Romano discutendo brillantemente la tesi « Il diritto internazionale e l'ammissione della Repubblica Popolare Cinese all'O.N.U. Relatore la chiar.ma prof.ssa avv. Adriana Beghé.

Camillo e Antonella Rossi (anni 9 e 7), figli studiosissimi dell'Op. armam.to Mario del 30° Tronco Lavori, sono stati rispettivamente promossi alla IV e alla II classe elementare con la media di 8 e 9/10. Bravi, ragazzi! Continuate così!

● **Commiato.** A Roma Termini hanno lasciato il servizio (in parte per limiti d'età ed in parte fruendo delle agevolazioni della legge 336/1970: Deviat. Capo Domenico Datti, Ausiliario Armando Lacché, Assist. Capo Fedele Di Biase, Ausiliario Pietro Iamurri, Assist. Capo Sabatino Gualtieri, Deviat. Capo G. Battista Chiabodo, C. Gest. Super, Francesco Pizzuti, Ausiliario Francesco Caponi, Ausiliario Lizio Stangherlin, Assist. Capo Franco Massimiani, Ausiliario Magno di Seglio, Assist. Biagio di Felice, Assist. Fernando Valle, assist. Capo Gismondo Onori; Ausiliario Michele Morrone, Assist. Capo Vincenzo di Clemente, Deviat. Capo Raffaele Carnevale.

Anche a tutti questi amici, che militando per tanti anni nella «fanteria» hanno umilmente e silenziosamente ben meritato dall'Azienda, vadano i nostri sinceri voti augurali di lunga e felice quiescenza.

● **Nozze d'oro.** Il 2 luglio u.s. nella chiesa romana dell'Immacolata Concezione, la stessa in cui si unirono in matrimonio nel lontano 1923, hanno celebrato le nozze d'oro il segr. superiore a.r. Francesco Bassani e la gentile signora Gina nata Bonemazzi, zia del dott. Umberto Bonemazzi, già nostro corrispondente e per anni segretario del Direttore compartimentale.

Ai festeggiati, ai figli segr. superiori Franco e Sergio, rispettivamente dell'U.P.C. e del Serv. Approvigionamenti, al dott. Bonemazzi porgiamo i rallegramenti e gli auguri vivissimi di «Voci».

ROMA
Servizi

● **Promozioni:** auguri ai neopromossi Segretari Superiori Massimo Tramantini, Arnaldo Ferretti, Mario Cassei, dr. Roberto Martinez, dr. Pompeo Bocchese, dr. Gianserafino Astolfo, Paola Marino, Egeo Di Girolamo, Iris Grassi, Igino Battistoni, Francesco Rismondo, tutti del Servizio Approvvigionamenti.

● **Cicogna express:** il nostro benvenuto a Silvia, del Segr. Tec. Francesco Rismondo; a Riccardo del Segr. Tec. Mario Napoletano, a Roberto del Segr. Amalia Baseggio, a Francesco dell'Ausil. Giuseppe Beccore, a Serena del Comm. Santino Attura, ad Alessandro del Segr. Romolo Cesarini e ai gemelli Roberto e Gianlunca del Segr. Marco D'Agosta.

● **Collocamenti a riposo:** auguri di serena pensione al Dirig. Gener. dr. Mario Baiocco e al Dirig. Super. dr. Aldo Normand.

● **Condoglianze** ai familiari dei colleghi recentemente deceduti Segr. Silvio Gay e Appl. Gemma Luna Fraracci.

● **Carlo Sabelli,** figlio dell'Appl. Capo Renato, del Serv. Approvv., ha brillantemente superato gli esami al Liceo Scientifico Archimede con la votazione di 60/60. Brillantemente ha anche ottenuto la maturità scientifica Paola Aloisi, figlia di Sandro, Segr. Tecn. Sup. del Servizio Lavori.

Con 110 e lode si è invece laureato in matematica, presso l'Università di Roma, Lorenzo Pizzuti figlio del Segr. Tecnico Sup. Cav. Gaetano del Serv. I.E., discutendo la tesi « Sopra alcuni funzionali definiti negli spazi ». Relatore il ch.mo prof. Rizzi.

Agli studiosissimi giovani i nostri complimenti ed auguri di sempre « ad maiora ».

● **Il nostro « benvenuto »,** con tanti auguri di buon lavoro, al nuovo Direttore del Servizio Approvvigionamenti, Dirigente Generale dott. Luca Campennì, del quale sono ben note la visione dinamica e moderna del lavoro ed una profonda conoscenza dell'animo umano. Qualità, queste, che gli hanno procurato la giusta fama di Dirigente brillante e preparato.

● **Inviamo** le nostre felicitazioni ai neo promossi Primi Dirigenti: dott. Michele Agresti dott. Vladimiro Santi, dott. Fernando Fattorini, dott. Francesco Di Spirito e dott. Riego Zadini.

● **Marcia nuziale:** auguri e... tanta prole al segr. tec. Filippo Paone sposatosi con la sig.na Concetta Manna, al segr. i.p. Giuseppe Smorto unitosi con la signorina Consolata Porcino, e al segr. Demetrio Amodeo convolatosi con la sig.na Maria Elia.

● **Cicogna express:** nonno ferroviere (sig. Virgilio Barbarossa), madre ferroviera (sig.ra Patrizia Barbarossa), padre ferroviere (sig. Giovanni De Angelis): auguri al... neoferroviere Dario De Angelis, la cui nascita ha allietato tutta la famiglia. Auguri anche al Primo Dirigente a.r. Dott. Elio Cavola, per la nascita del nipotino Massimiliano.

● **Collocamento a riposo:** auguriamo una lunga pensione all'aus. Alfredo Collevecchio.

● **Auguri** a Savino Lionetti, ex applicato che con suo figlio Danilo partecipa alla realizzazione di un film di Luigi Mangini, dal titolo « A morte la Morte », di cui l'interprete principale è Pier Capponi.

● **Si è brillantemente** laureata in Lettere — con 110 e lode e medaglia d'argento — la signorina Daniela La Torre, figliola del Dirigente Superiore ing. Sergio, Capo dell'Ufficio Centrale Navigazione, sostenendo la singolare tesi « Gli archivi ecclesiastici ». Vivissime congratulazioni e fervidi auguri da « Voci ».

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

❷ **La dirigenza** del nostro Compartimento è stata assunta dal 30 giugno u.s. dal Dirigente Superiore Ing. Renato Stiassi, proveniente dalla sede centrale del Servizio Lavori. I ferrovieri piemontesi gli porgono un cordiale benvenuto ed i più fervidi auguri di buon lavoro nel suo nuovo importante incarico.

● **Indetto dal DLF di Aosta,** il 24 giugno u.s. si è svolto il Trofeo « Mimy Petruzzi », gara compartimentale di pesca alla trota. La competizione, tenutasi nell'incantevole scenario naturale dei laghetti « Les Iles » di Brissogne, ha visto in lizza numerosi partecipanti, provenienti da diversi sodalizi piemontesi. Fra tutti si è piazzato al primo posto quello di Aosta, al quale è andato quindi in consegna il Trofeo, dono del Direttore Ing. Petruzzi, presente alla manifestazione con alcuni Capi di Uffici compartimentali.

❸ **Il Capo dello Stato** ha insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica i Segretari Superiori Mario Bellomi, del DL di Novara, e Giuseppe Panarese, del 5° Reparto Ragioneria. Vivissime felicitazioni.

● **Binario dieci:** il giovane Vincenzo Monticone, figlio del Macchinista Osvaldo del DL di Torino Smistamento, il 19 luglio u.s. ha conseguito presso l'Università di Torino, con punti 110/110 e lode, la laurea in Storia del Diritto Italiano, discutendo con il Chiar.mo Prof. Viora la tesi: « I confini del Marchesato di Monferrato ». Sentite congratulazioni.

● **Marcia nuziale:** per gli Operai Qualificati del DL di Novara Nicolò Campanella ed Alessandro Molinari, da poco unitisi in matrimonio rispettivamente con le gentili sig.ne Giuditta Gallina e Vienda Bernardi.

Auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express:** il secondogenito Lorenzo al Manovale Antonio Fattore, del DL di Novara; le primogenite Maria Grazia all'AM Giuseppe La Daga ed Ilaria al Macchinista Claudio Borghese, dello stesso Impianto; il primogenito Michele al C.S. Domenico Teobaldi, della Stazione di Cavallermaggiore.

Invece il Segr. Sup. di 1ª cl. Luigi De Bernardi, dell'Uff. Materiae e Trazione, è diventato nonno per la prima volta per merito di Manuela, natagli dalla sua figlia Prof. Laura.

Congratulazioni a genitori e nonni ed auguri ai piccoli.

❹ **Investito** da una elettromotrice in manovra, il 15 giugno u.s. è deceduto per infortunio sul lavoro il Capo Tecnico Sup. della linea Rocco Morra, del 29° Tronco Lavori di Alessandria Smistam.

Per malattia, invece, è mancato il 7 luglio u.s. il Gestore di 1ª cl. Eugenio Caminati, della Stazione di Susa.

Alle Famiglie i sensi del nostro più vivo cordoglio.

● **Sentite condoglianze** rivolgiamo al Segretario Superiore Giacomo Braggio, del 3° Rep. Ragioneria, per la morte della mamma Sig.ra Isabella Braggio Veggi, ed al Segretario Lorenzo Demo, del 2° Rep. Ragioneria, per la perdita dei suoi genitori, Giovanna Demo Gremo e Giuseppe Demo, scomparsi a pochi giorni di distanza l'una dall'altro.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

❺ **E' giunto da Palermo,** per assumere la dirigenza dell'Ufficio Movimento, l'Isp. Capo Sup. Vincenzo Volpe; a Palermo, invece, è andato il 1° Dirigente ing. Vincenzo Gallo, Capo della 2ª Divisione dell'Ufficio Movimento; ad entrambi, auguri di buon lavoro nelle nuove sedi.

● **Un fiocco rosa** ed uno azzurro, nel mese di luglio: sono nati, infatti, il 13 luglio, Paolo, figlio del Segr. Tecn. Armando Balzano dell'Ufficio Ragioneria, ed il 21 luglio Sabrina, figlia dell'Ass. Staz. Rita Vaccari in Agresti, distaccata all'U.P.C. A padri, madri e neonati, congratulazioni vivissime e tanti, tanti auguri.

❻ **Marcia nuziale** per il Capo Gest. Sup. Adriana Croci che, il giorno 14 luglio, presso il santuario di S. Barbara a Muggia, ha sposato il sig. Enzo Sartoretto. « Voci », gli amici ed i colleghi porgono agli sposi sinceri auguri di felicità.

● **Il giorno 26 giugno,** presso l'Università agli studi di Trieste, si è brillantemente laureata in materie letterarie la signora Romanamaria Nobile-Pironio, figlia di Remo, Capo Sup. dell'ufficio dirigenti centrali di Udine, discutendo col ch.mo prof. Gaetano Cortia una tesi di storia del cristianesimo su « La confraternita di San Gerolamo degli Schiavoni a Udine dalle origini al secolo XVI ». Alla neo dottoressa vivissime felicitazioni da parte dei parenti ed amici.

❼ **Un atto di coraggio** da parte del Manovale Flavio Sandron, che il giorno 19 luglio, a Porto-

gruaro, a rischio della propria vita bloccava sul selciato un viaggiatore che, scivolato tra il marciapiede e la rotaia, stava per essere travolto da un treno in movimento. In tal modo, il malcapitato veniva sfiorato dal treno che gli causava un trauma cranico e ferite lacero-contuse guaribili in una decina di giorni. Di fronte a certi atti di eroismo, qualunque elogio è inadeguato; ci limiteremo quindi a sussurrare al Sandron un « bravo », ma a sussurrarlo di tutto cuore.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **La notte** del 27 maggio è mancato all'affetto dei suoi cari il Cav. Francesco La Monaca, Capo del Reparto treni viaggiatori del locale Ufficio Movimento. Gli amici, i colleghi, i dipendenti, unitamente a « Voci » porgono sentite condoglianze alla figlia Anna ed al fratello dottor Giuseppe, Presidente del Tribunale di Venezia.

Altro lutto improvviso ha gettato nella costernazione il locale Ufficio Commerciale e del Traffico. Un morbo violento ha stroncato in breve la vita del Revisore Superiore Gino Guaita di 52 anni. A dargli l'estremo saluto, nella chiesa di N.S. di Lourdes a Mestre, c'era una folla enorme di tutte le condizioni sociali, a testimonianza della calda simpatia di cui godeva. Alla famiglia desolata, ed in particolare, ai due giovani figli vada il sicero compianto da parte di tutti i superiori, i colleghi, gli amici del buon Gino.

● **Presso** il Deposito Locomotive di Venezia, con l'intervento del Direttore, dr. ing. Bruno Pradella, dell'ing. Loreti, Capo Ufficio Materiale e Trazione, del Cappellano Compartimentale, Padre Giovanni dei Frati Cappuccini, del sig. Salvatore Pauciullo, titolare dell'impianto, ha avuto luogo l'inaugurazione del monumento eretto in memoria dei ferrovieri dell'Impianto, caduti nell'adempimento del dovere a causa di eventi bellici.

Alle toccanti parole di rievocazione di quei tristi momenti fatta dal Cappellano, ha fatto seguito il Direttore col ricordo personale di quei caduti, che, al di là del loro nome inciso nel marmo restano tuttora vivi nello spirito. Tra i macchinisti, egli ha rammentato il « focoso » De Stefani, il « piccolo » Melega, ed altri, la memoria dei quali, nonostante il passare del tempo, è ben viva tra gli anziani.

Alla inaugurazione erano presenti alcune vedove e vari congiunti degli undici ferrovieri commemorati.

● **Congratulazioni** al giovane Giorgio Buoso, figlio dell'Operaio d'armamento Vittorio, già dell'Ufficio Lavori Compartimentale, per aver brillantemente conseguito il 19 giugno la laurea in medicina e chirurgia presso l'Università di Padova col massimo dei voti.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Complimenti** ad Andrea Oberhuber, figlio di Giuseppe, Operaio del D.L. di Fortezza, promosso in III media con tutti 10.

Nel nuovo fabbricato FS di Innsbruck si è avuta la prima nascita: Cecilia Di Vito, figlia di Francesco, Verificatore. Tutta la delegazione F.S. era presente alla cerimonia del Battesimo avvenuta nel fabbricato stesso. Alla piccola Cecilia, « Voci » augura un felice avvenire; ai genitori, le felicitazioni più cordiali.

FILATELIA

ITALIA

Il giorno 10 luglio è stata emessa una Cartolina Postale con vignetta inserita in una cornice fluorescente, per le esigenze della meccanizzazione postale. La cartolina, del valore di L. 40, presenta in alto a destra la dizione « Cartolina Postale » in carattere maiuscolo bastone tondo. Sotto, inserita in una cornice fluorescente della larghezza di circa mm. 4, figura la vignetta del francobollo da L. 40 della serie ordinaria « Italia Turrita ». In basso a destra l'indirizzo del destinatario; in alto a sinistra l'indirizzo del mittente.

● Il giorno 10 agosto è stato emesso un francobollo ordinario da L. 25 della serie « a soggetto turistico » dedicato al « Carnevale di Viareggio ».

La vignetta rappresenta, « vista dal mare, la cittadina di Viareggio, trasformata nella notte di Carnevale in una parata di fondali variopinti illuminati dai fuochi d'artificio che si riflettono nell'acqua ».

Tiratura: quindici milioni di esemplari.

Il nostro parere su questo francobollo è negativo. Questo primo pezzo di una lunga serie a soggetto turistico, tendente a propagandare le località più belle e più accoglienti della nostra penisola non ci sembra possa raggiungere lo scopo in quanto nulla mostra della bellezza della città di Viareggio o del caratteristico Carnevale che in essa si svolge ogni anno. Saremmo lieti di poter modificare la nostra opinione, che può non essere condivisa, in occasione delle prossime emissioni « a soggetto turistico ».

● Il giorno 23 agosto è stato emesso un francobollo da L. 50 commemorativo di Don Giovanni Minzoni nel cinquantenario della morte.

La vignetta è tratta da una vecchia tavoletta paesana, probabilmente votiva, come può dedursi da una scritta riportata in alto, che esprime il desiderio di pace tra fratelli, con evidente riferimento al particolare periodo in cui avvenne l'episodio. La pittura, di stile ingenuo, rappresenta l'agguato notturno a Don Minzoni sulla piazza del paese di Argenta di cui si individua la caratteristica torre.

Il francobollo, stampato in quadricromia, ha una tiratura di quindici milioni di esemplari.

MOSTRA FILATELICA A BOLOGNA

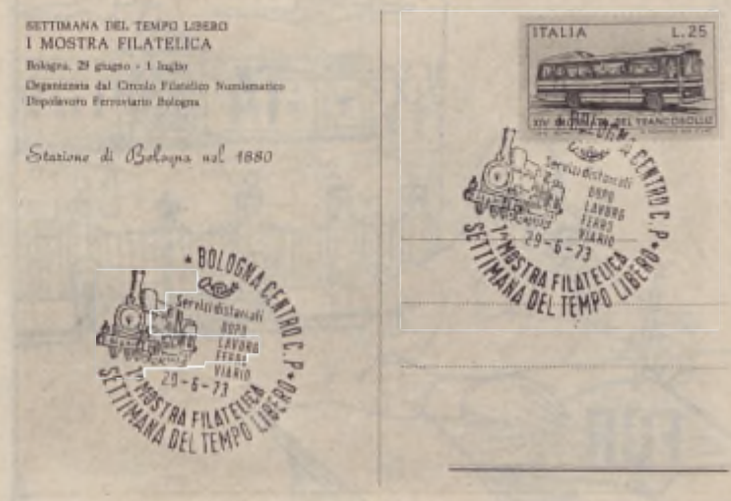
Nei giorni 29, 30 giugno e 1° luglio u.s. si è tenuta nella Sala Presidenziale della Stazione di Bologna C.le una interessante Mostra Filatelica, organizzata dal Circolo Filatelico-Numismatico di quel DLP, in occasione delle manifestazioni della « Settimana Nazionale del Tempo Libero ».

Il successo della Mostra, per la quale si sono appassionatamente prodigati i Dirigenti del Circolo Sigg. Rag. Flaviano Pezzetti e Celso Rambaldi, ha superato ogni più rosea previsione.

L'afflusso del pubblico è stato notevole e fra i visitatori sono stati annoverati, oltre ad Autorità, numerosi Alti Funzionari dell'Azienda, fra cui il Sig. Vice Direttore Generale Ing. Mayer che si è vivamente interessato alle collezioni esposte.

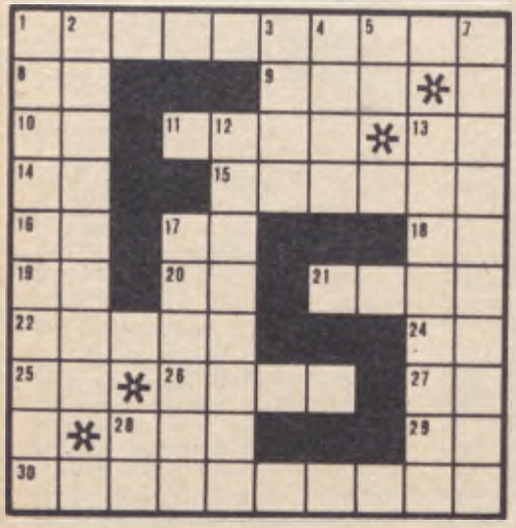
Per la circostanza, è stata emessa una cartolina ricordo ed ha funzionato un ufficio postale distaccato, dotato di un bellissimo annullo speciale figurato di grande formato che riproduciamo

Sebastiano DI MAURO



SORRIDA PREGO

Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI - Orizzontali: 1) La denominazione del Rapido Roma-Palermo; 8) novantanove romani; 9) Comunità Economica Europea; 10) un secco rifiuto; 11) Marte greco; 13) sigla del Camerun; 14) mezzo anno; 15) altra persona; 16) sigla di città lariana; 17) Codice penale; 18) Responsabilità limitata; 19) Officine meccaniche; 20) l'Arsenico; 21) Ente che assiste i lavoratori; 22) fiume di Sardegna; 24) la città canora (sigla); 25) la fine di Dulcinea; 26) fiume della Lombardia; 27) consonanti in dono; 28) figlio di Creso; 29) i primi di ottobre; 30) figlio di Ettore e Andromaca.

Verticali: 1) Galleria di quadri; 2) l'arte di ben amministrare; 3) dipartimento della Turchia; 4) una prova d'intelligenza; 5) Azienda Elettrica; 7) lo è il pendolo; 12) canto epico nazionale; 13) opera lirica di Puccini; 17) il cognome da ragazza di Teresa Confalonieri; 28) monogramma di Tassoni.

Scambio di vocali (frasi: 4,7)

IL PROGRESSO SCIENTIFICO

Fa ognor molto parlare
chi con certa affezione se ne cura
e in tal campo si forma una cultura:
non tarderanno i frutti ad arrivare!

TRAIANO

Biscarto (xxxox/xoxxx = xx xxxxxx)

LE VOGLIE DI B. B.

Gratta, gratta (ma attenta alla sostanza
più che alla vecchia forma), gratta, gratta,
per quel che importa ha un corpo sorprendente,
ma ai confini del lecito esigente.

VERTUMNO

Scarto finale (11 = 4,6)

I PARENTI DEL FIDANZATO

Pur se in famiglia i tipi strani abbondano,
con lor sonni tranquilli possiam fare:
il padre — infatti — è un uomo pio e sincero
che ciò che dice suol anche pensare.

GHINO DI TACCO

Cambio di iniziale (4)

ERRORE GIUDIZIARIO

Viver rinchiuso come un parassita,
mantenuto, legato per la vita?
Da vero uomo ciò non concepisco.
Ma tale imposizion non è un sopruso?
Talor più che un diritto è un vero abuso,
ond'io t'affermo che al contrario agisco.

TONI

Indovinelli

SANTARELLINA

La disser buona e santa però anch'essa
si prese la sua cotta e fu... promessa.

IL VALLETTO

PROTESTE PER L'ALUNNO BOCCIATO

C'è stata una scenata e han reclamato;
ma se gli tocca fare il ripetente,
vuol dire certamente
che un motivo... plausibile c'è stato.

MARIN FALIERO

AL CINEMA CON LA RAGAZZA

Mi dà l'appuntamento per le dieci
e taglia corto subito così:
« Con me, lo sai, tieni le mani a posto,
per veder la pellicola son qui! ».

MIG

BESTIE GIBBOSE

N'ha due il cammello, l'una all'altra accanto,
e il dromedario invece una soltanto;
passa un mammut: ci credereste che
glie n'ho contate in tutto fino a tre?

RAF

IL DERELITTO NON CREDE PIU' A NESSUNO

Solingo e senza meta questo tale
si muove in questo nostro vario mondo.
Nessun gli dà una mano, perciò in fondo
ch'egli non abbia... fede è naturale.

IL FINANZIERE

IL DIRETTORE DI « PENOMBRA »

Ha una penna brillante, colorita;
è un parlatore proprio d'eccezione,
ma si ripete in più d'una occasione...
Cionondimeno, a lui una lunga vita!

IL DRAGOMANNO

ALL'ATTACCO D'UNA POSTAZIONE

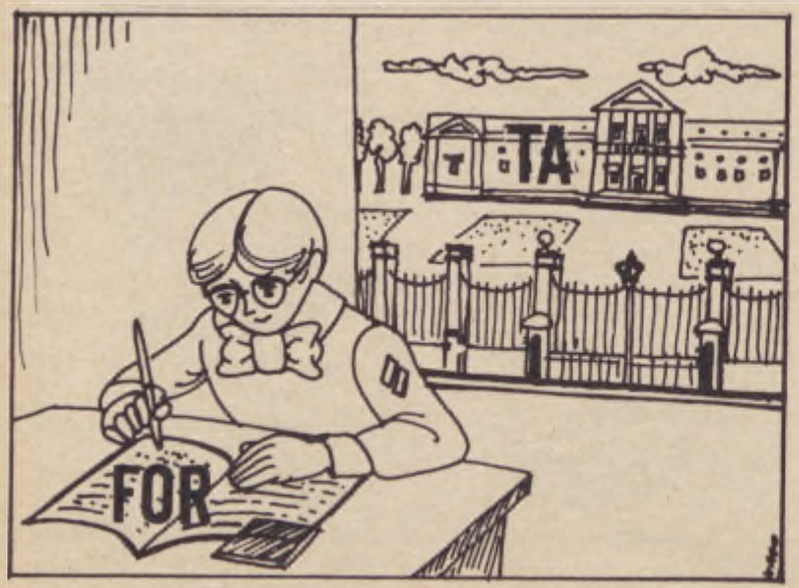
Quando vider che avanti era portata,
si alzò... bandiera bianca, e gli attaccanti,
l'armi corrusche balenanti in pugno,
in breve la piazzuola han sgomberata.
E tutto fu questione... d'un secondo!

IPERION

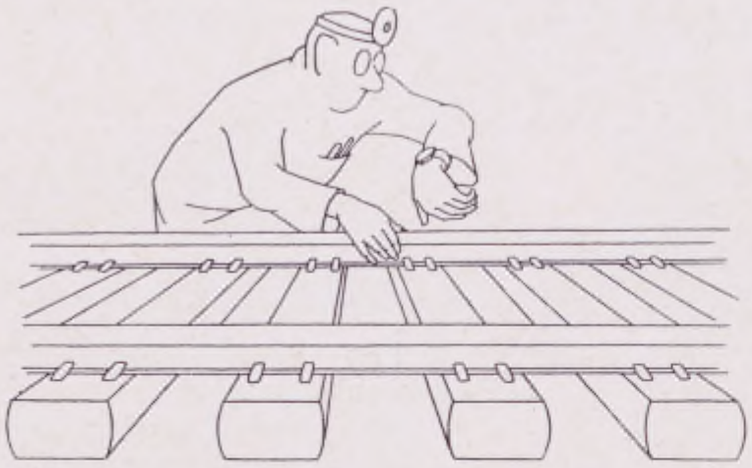
SOLUZIONI

SCAMBIO DI VOCALI: Egro /Acondo/Agro /Econdo.
BISCARTO: ladRo/gRana = la dogana.
CAMBIO D'INIZIALE: Feto/Veto.
SCARTO FINALE: papaveracee = papa verace.
INDOVINELLI: la terra: il « bis »: la manicure: la lettera « m »: il celibe: il pappagallo: la pietanza.
REBUS: ESSE riparano i CI = esseri paranoici.
REBUS: FOR teme: reggia TA = forte maregiata.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) Peloritano; 8) IC; 9) CEE; 10) no; 11) Ares; 13) TC; 14) an; 15) altrui; 16) CO; 17) CP; 18) RL; 19) OM; 20) AS; 21) ENAL; 22) Tirso; 24) NA; 25) ea; 26) Adda; 27) dn; 28) Atì; 29) ot; 30) Astianatte. **Verticali:** 1) pinacoteca; 2) economia; 3) Iceì; 4) test; 5) AE; 7) oscillante; 12) rapsodia; 13) Turandot; 17) Casati; 28) AT.

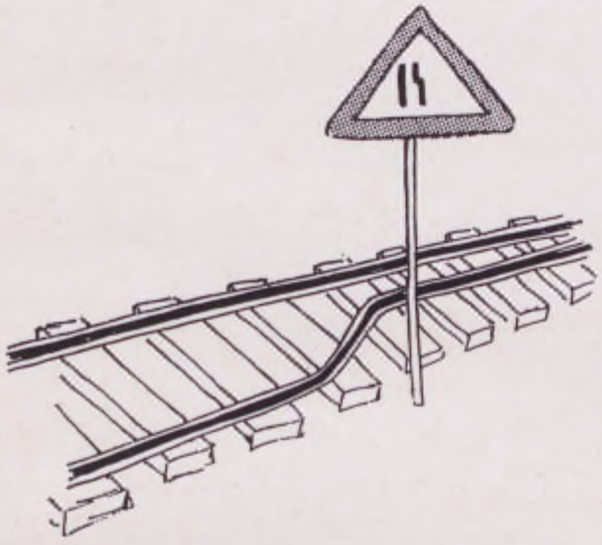
REBUS (frase: 4.8.1.1.1 = 6.9) di TRAIANO

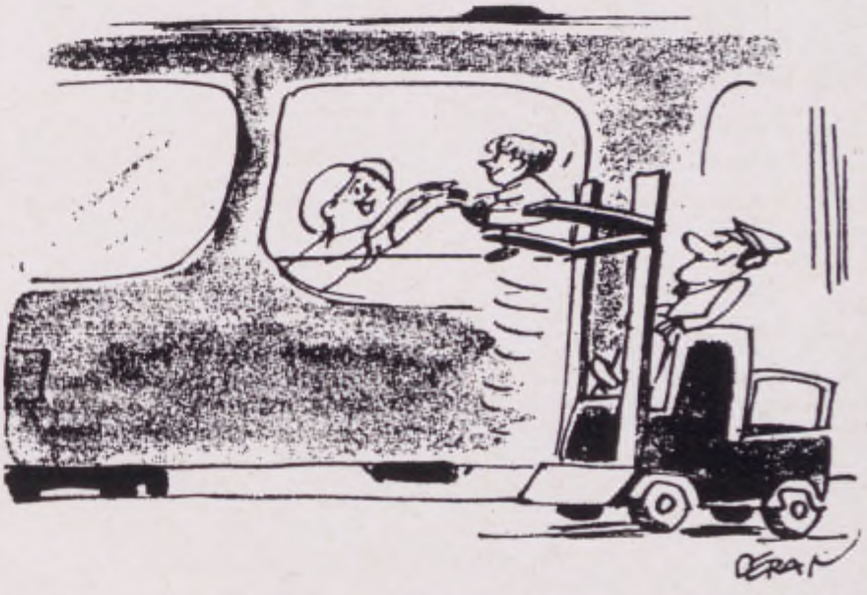


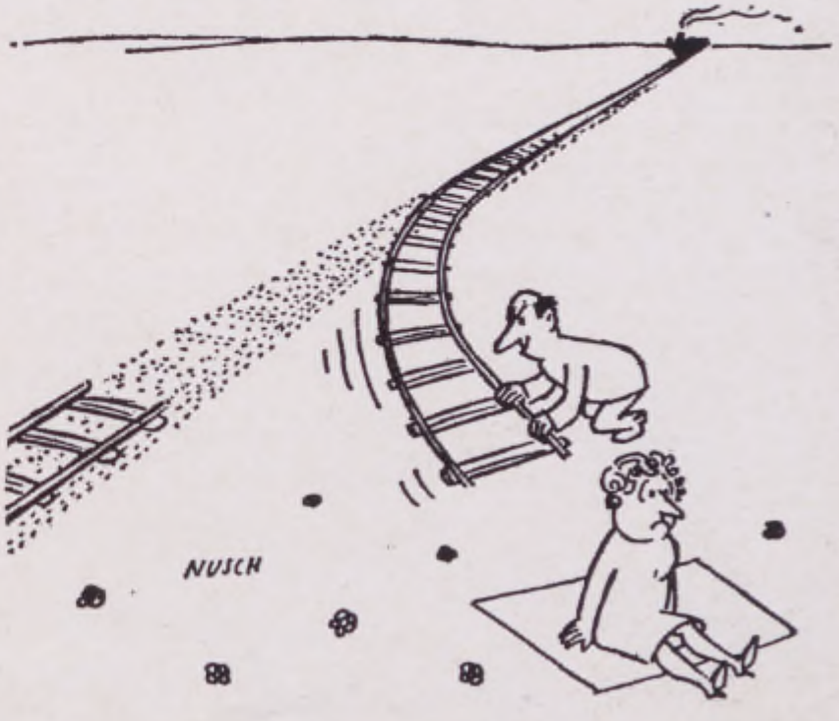
REBUS (frase: 3.4.6.2 = 5.10) di VAGO



NARIO 1
AD






NUSCH

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Ottobre 1973 N. 10

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

ANCORA SUL CARO-ASSICURAZIONI AUTO

Cara « Voci »,

nel numero di agosto-settembre hai pubblicato la lettera di un collega della Sicilia il quale si lamenta perché gli hanno aumentato di una somma molto alta l'importo che pagava per l'assicurazione dell'automobile, relativa al furto e all'incendio. Io, fino a questo momento non ho l'automobile ma avrei intenzione di comprarmela: una macchina piccola s'intende ma voglio calcolare bene prima tutte le spese che poi verranno.

Ora domando: non mi converrebbe fare l'assicurazione con la nostra Banca Nazionale delle Comunicazioni, che, almeno a quanto ho letto proprio su « Voci », ci fa condizioni molto vantaggiose?

Ma allora domando sempre io, perché quel collega di Palermo non si è assicurato con la Banca se questo è conveniente? Insomma si risparmia o no?

Gianfranco Grande - *Bari*

● *Mentre ci ripromettiamo di pubblicare una risposta esauriente che abbiamo già chiesto alla nostra Banca delle Comunicazioni, possiamo anticiparle intanto che l'assicurazione stipulata con la Banca stessa è senz'altro molto più vantaggiosa, cosa che del resto lei stesso potrà accertare con facilità informandosi presso gli sportelli dell'Istituto o presso un Fiduciario.*

Quanto alla sua domanda circa il motivo che ha indotto il lettore di Palermo a assicurare altrove la sua macchina, che possiamo dirle? Forse si tratta di mancanza di informazione, forse di pigrizia: o forse aveva i suoi buoni motivi per non risparmiare un bel gruzzoletto ogni anno. Ma forse, ora, dopo che gli è capitato quel tale aumento, ne trarrà spunto per un ripensamento.

In ogni caso, tanti auguri per lei e per l'acquisto della vetturetta... e si ricordi del nostro consiglio.

UN ORARIO PER IL RILASCIO DEGLI ABBONAMENTI?

Cara Voci,

sono un Gestore di 1ª classe che, attraverso la tua rivista, vorrebbe una risposta in merito al rilascio degli abbonamenti settimanali. Un problema che, certamente, non interessa soltanto la mia stazione, ma bensì tutte quelle dove il Gestore (o il Dirigente Movimento) oltre al servizio movimento deve espletare quello commerciale.

Si dà il caso, infatti, che gli abbonati si presentino allo sportello alle ore più impensate, alle ventitré, a mezzanotte e anche all'una, mentre l'ultimo treno avente fermata parte alle ventidue circa. Basti dire che, ieri sera (domenica), dalle ventuno alle ventitré, ho rilasciato oltre venti abbonamenti; un utente si è presentato addirittura all'una e mezza, giustificandosi di essere appena rientrato dalle ferie.

Ho cercato su tutte le pubblicazioni di servizio esistenti nell'impianto, una disposizione che regolamentasse gli orari per il rilascio dei predetti abbonamenti, senza per altro trovarla.

Vorrei sapere, quindi, se è possibile esporre un orario per il rilascio di tali abbonamenti e, naturalmente, quale fosse. Oppure deve essere disciplinato con lo stesso previsto per i biglietti?

Luciano Furlani
Muzzana del Turgnano

● *Teoricamente gli abbonamenti dovrebbero essere rilasciati durante le ore di apertura dello sportello. E' però necessario considerare che la compilazione di un abbonamento è più laboriosa del rilascio di un biglietto normale quindi nei venti minuti di apertura (o quaranta, secondo l'impianto) potrebbe verificarsi un intralcio al normale lavoro dello sportello. Per nostra esperienza riteniamo sia preferibile rinnovare gli abbonamenti in momenti di calma, anche all'una di notte, se l'impianto è presenziato e non si è impegnati in altri lavori più urgenti.*

Comunque il Capo Reparto, in relazione al volume di lavoro e al personale disponibile, potrà senza dubbio fornirle migliori indicazioni.

COL CAPOTRENO E NON

Cara Voci,

i Conduttori, gli Assistenti viaggianti, Ausiliari viaggianti e i Manovali del DPV, nei viaggi fuori servizio, con documenti di viaggio M80 e che sono in compagnia del Capotreno hanno diritto ad accedere alla 1ª classe assieme al Capotreno stesso.

Come dobbiamo comportarci (sempre nei viaggi fuori servizio con M80) quando viaggiamo con treni diversi da quello del Capotreno. Dobbiamo viaggiare in 2ª classe?

I controllori danno pareri diversi.

Antonio Mazzetto
Verona DPV

Il viaggio in 1ª classe è consentito alla « coppia » di macchina ed alla « squadra di scorta » quando rientrano fuori servizio da un viaggio fatto assieme.

Come abbiamo avuto occasione di rilevare altre volte, lo spirito della norma è quello di non discriminare coloro che hanno lavorato insieme quando insieme ritornano dal lavoro; se questa condizione non c'è, cade la norma.

Il fatto però che il Capo Treno sia fisicamente presente secondo noi non è rilevante, importante invece ma è solo un nostro parere è che il documento di viaggio sia l'M80.

DOPO L'ESAURIMENTO DELLE SCORTE

Cara Voci,

vi chiedo quali sono le ragioni che impediscono o ritardano la fornitura al personale Gestori delle prescritte camicie estive ed invernali, con cravatte, premesso che nemmeno il cappotto è stato fornito nello scorso periodo invernale.

Le richieste furono avanzate sin dal settembre scorso anno, ma a tutt'oggi non è possibile ottenere una uniformità nell'uso della prescritta divisa ferroviaria da parte del personale.

Gino Bilanzuoli di Polla

● *La fornitura delle nuove divise ai gestori verrà effettuata allorché saranno esaurite le scorte attualmente esistenti, poiché quando uscì il nuovo « Regolamento vestiario uniforme » gli assuntori avevano avuto la divisa da poco tempo.*

NON E' SOSPESA

Sig. Direttore,

assunto il 28.3.1942 in qualità di *alunno d'ordine contrattista* e promosso Sottocapo contrattista in data 1.1.1945 ebbi infine la nomina a ruolo il 13.12.1947.

Ho beneficiato, come tutti gli alunni contrattisti dell'art. 29 legge 40/67, con il riconoscimento ai fini economici di 4 anni d'avventiziato e di 2 scatti di stipendio e la corresponsione della conseguente liquidazione di arretrato. Attualmente rivesto la qualifica di C.G. Superiore con parametro 265 stipendio base compresi gli scatti L. 198 mila 833. Ora, in base all'art. 26 della legge 775/1970, avendo lo scrivente a suo tempo coperto quasi 3 anni di contrattista con la qualifica di Sottocapo e, quindi, nella carriera di attuale appartenenza, gli converrebbe fare domanda chiedendo il beneficio previsto dall'art. 26, ossia l'acquisizione del parametro 304, avendo già beneficiato dell'art. 29? E' vero poi che per quanto riguarda l'art. 26 a causa della complicata interpretazione, ne è stata sospesa l'applicazione?

Giuseppe Borriello - *Napoli*

● *I due articoli 26 e 29 fanno parte di due leggi diverse la cui applicazione non contrasta l'una con l'altra.*

Per il periodo di avventiziato ha avuto la regolarizzazione degli scatti di stipendio a suo tempo negati dalla legge 40/1967 mentre l'articolo 26 della legge 775/1970 le riconosce una maggiore anzianità nella

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 10 - OTTOBRE 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.867 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco
Redattore Capo: Mario Casacci
Redazione: Vittorio Sermarini, Ester Tinnirello
Segretario di Redazione: Ennio Alteri

In copertina: 3 ottobre '73: festa del nostro lavoro.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 8.370. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna

qualifica attualmente rivestita se il periodo di avventiziato fu fatto nella stessa carriera, come in effetti è il suo caso.

La legge forse non è molto chiara, ma che sia sospesa la sua applicazione non ci risulta.

GLI « INTERNATI MILITARI »

Cara Voci,

dal 1943 al 1945 sono stato « internato militare » (per 22 mesi) in territorio svizzero, come del resto risulta dal mio foglio matricolare; ora il mio problema è questo: l'internamento militare in Svizzera dà diritto ai benefici previsti dalla legge 336/70?

Ritenendo che questa mia situazione riguardi altri colleghi e sperando in una tua precisa risposta, ringrazio anticipatamente.

Giacinto Serafini - *Milano*

● *I benefici di cui alla legge 336/70 si applicano agli ex militari riconosciuti combattenti dall'Autorità Militare. Tale riconoscimento viene evidenziato nello specchio « Campagne » del foglio matricolare militare e non ci risulta che ciò avvenga per chi si trova nella sua situazione. Purtroppo la posizione di « internato militare » non è considerata di norma titolo valido per l'attribuzione della qualifica di ex combattente.*

LA REGOLA E L'ECCEZIONE

Signor Direttore,

perché al personale della stazione (di cui fa parte un posto di blocco) inviato in servizio per turno al posto di blocco intermedio viene corrisposto il compenso per la percorrenza a piedi dall'asse del F.V. al P. di B., mentre al personale della linea la cui residenza ricade nella stazione detto compenso è negato?

Si chiede una gentile precisazione e l'esatta interpretazione degli artt. 5 e 11 delle D.C.A.

Pietro Ferretti - *Gallese Tev.*

● *Il compenso al quale lei fa riferimento viene solo concesso ad alcune categorie del personale di stazione in applicazione dell'art. 80 delle D.C.A. e concerne specifiche mansioni espletate dagli interessati.*

Tale articolo prevede, infatti, che al personale incaricato di svolgere speciali servizi, nell'ambito della residenza spetta, qualora non esistano mezzi di trasporto, un compenso chilometrico di L. 37, o, se si tratta di zone prive di strada, di L. 53.

Ciò premesso si fa presente che, nell'ambito della stazione taluni agenti, residenti nella stazione stessa, possono essere inviati a prestare servizio presso il posto di blocco senza acquisire titolo alla trasferta in quanto esso fa parte della stazione, anche se notevolmente decentrato.

Peraltro, tali Agenti vengono così a svolgere un servizio del tutto particolare, non direttamente legato, cioè ai compiti normalmente attribuiti.

Si fa quindi luogo alla concessione del compenso di cui all'art. 80 visto che nei loro confronti è stata riconosciuta la « specialità » del servizio svolto.

Tale, invece, non è la situazione d'impiego del personale della linea il quale normalmente svolge il proprio lavoro lungo la linea stessa, in condizioni abituali e senza, perciò, quel carattere di eccezionalità previsto dalle citate norme per aver titolo al compenso.

A CHI TOCCA

Cara Voci,

mi interessa sapere a chi compete la manutenzione dei tratti di strada che attraversano la ferrovia in corrispondenza dei passaggi a livello.

Francesco Di Gregorio
Op. Spec. Arm.to - *Bari*

● *La manutenzione e l'agibilità di questi tratti di strada devono essere assicurati dall'Azienda la quale come proprietaria delal sede ferroviaria deve eseguire o far eseguire, a sue spese, i relativi lavori.*

TURNO POMERIDIANO O TURNO DI NOTTE

Il C.S. Sup. CASAVECCHIA Erio di Narni invia una lunga lettera con allegato carteggio per lamentare che, pur avendo prodotto ricorso avverso una multa inflittagli « per non aver provveduto alla chiusura contabile della gestione biglietti », la multa gli sia stata confermata con motivazione irregolare.

Trattandosi di una semplice multa è chiaro, sostiene il Casavecchia, che non si possono affrontare le spese di assistenza legale per un ricorso al Consiglio di Stato e quindi il tutto si risolve non solo in una « perdita di tempo », come evidenziato sulla rubrica « E' bene saperlo » (n. 5/1973), ma anche in una « grande beffa » per il personale.

L'irregolarità della motivazione consisterebbe nel fatto che in essa si dichiara, fra l'altro, essere dovere del dirigente addetto al « turno di notte » di effettuare la chiusura contabile mentre il CASAVECCHIA, nel giorno in cui tale omissione si verificò, avrebbe osservato « turno pomeridiano ».

● *Dal carteggio rileviamo che, nel produrre il ricorso, non si è limitato, come sarebbe stato logico, a far presente che l'addebito andava fatto al dirigente di notte ma ha prodotto serie argomentazioni a giustificazione della mancanza imputatale. Invocando finanche l'applicazione dell'art. 124 S.G. (circostanze attenuanti). Dobbiamo pertanto ritenere che l'obbligo della chiusura contabile spettasse proprio a lei e che la decisione sul ricorso contenga un vizio solo formale (avrebbe, cioè, dovuto dire che l'incarico è affidato al « dirigente che osserva turno pomeridiano » e non al « dirigente che osserva il turno di notte »). Quanto poi al mancato accoglimento delle ragioni da lei addotte non siamo ovviamente in condizioni di accertare la validità delle singole circostanze che avrebbero portato alla omissione e quindi alla multa.*

MULTA E QUALIFICAZIONI

Sig. Direttore,

mi è stata abbassata la qualificazione, già confermata per l'anno 1972, per effetto di una sanzione disciplinare, inflittami in base all'art. 112/d dello S.G.P.

Ora chiedo: può una sanzione disciplinare, inflitta per comportamento ritenuto « poco corretto », modificare i giudizi analitici riguardanti la preparazione professionale, doti di iniziativa, capacità organizzativa, in sintesi, tutti quegli attributi della personalità dell'Agente?

Giovanni Molle
Capo Staz. Sup. - *Cassino*

● *E' bene precisare che l'aver riportato una sanzione disciplinare non comporta « automaticamente » la modifica di rubriche del rapporto informativo.*

Si prenda il caso di un dipendente che, pur avendo nell'anno disimpegnato il servizio in maniera egregia e pur avendo tenuto un comportamento esemplare, sia tuttavia incorso in una multa; il superiore diretto può benissimo assegnargli, nel rapporto, la massima rubricazione anche se l'autorità competente attribuirà poi una qualificazione inferiore motivando il contrasto, tra qualificazione e rapporto informativo (come prescritto dall'art. 70 S.G.P.), appunto facendo riferimento alla sanzione inflitta nell'anno al dipendente.

Nel suo caso, quindi, dobbiamo ritenere che la modifica delle rubriche in più di una caratteristica non sia stata determinata dalla multa o, almeno, non solo da essa.

RISPOSTA AL CAPO TECNICO GIUSEPPE FIMIANI

In sostanza lei propone due interrogativi: può la Commissione Centrale d'avanzamento modificare i punteggi attribuiti dalla Commissione Locale?; può un concorrente che ha svolto mansioni di qualifica superiore essere preceduto in graduatoria da chi tali mansioni non ha svolto?

La risposta ad entrambi i quesiti è positiva.

Infatti, la Commissione Centrale, per poter fare una valida comparazione fra concorrenti di Compartimenti diversi, deve omogeneizzare i criteri in base ai quali le Commissioni locali hanno attribuito i punteggi per i vari elementi-base. Se, ad esempio, la Commissione di Genova ha valutato con punti 53 la qualità del servizio prestato (primo elemento base) da un concorrente e la Commissione di Palermo ha ritenuto di valutare, per altro candidato del proprio Compartimento, il servizio svolto nelle stesse condizioni d'impegno e di durata, con punti 51, è evidente la necessità di intervenire per sanare la sperequazione.

La Commissione Centrale, in sostanza, non modifica senza obiettivi elementi di valutazione, le posizioni dei concorrenti fissate nelle graduatorie locali (il primo di Genova precederà, di norma, nella graduatoria nazionale, tutti gli altri concorrenti di Genova) ma è costretta molto spesso a modificare i punteggi attribuiti al fine di riportare ad unità il metro di comparazione fra concorrenti di Compartimenti diversi.

Per quanto concerne il secondo quesito, è noto che il rilevante punteggio spettante per l'anzianità spesso fa sì che, ad esempio, un concorrente, qualificato « lodevole » ed utilizzato in mansioni della qualifica, possa precedere in graduatoria un concorrente con anzianità minima, anche se qualificato « eccezionale » ed utilizzato in mansioni di qualifica superiore.

Peraltro, la giurisprudenza non riconosce che l'esercizio di funzioni superiori possa, da solo, costituire titolo per il conseguimento della promozione.

In base a quanto sopra precisato, non ci sembra che il ricorso da Lei prodotto (oltre tutto insufficiente e generico nelle motivazioni) possa avere successo.

ERRARE HUMANUM EST...

L'errore in cui eravamo incorsi nel n. 7/1973 consisteva nell'aver usato il termine « campagne ».

E' doveroso per noi precisare, annullando quanto affermato con la rettifica pubblicata sul n. 8-9/1973 che, in base all'art. 2 della legge 336 spettano, ai soli fini della liquidazione della pensione e della indennità di buonuscita, tre aumenti periodici di stipendio o, se più favorevole, un aumento periodico per ogni anno o frazione superiore a sei mesi di servizio militare prestato in territorio dichiarato in stato di guerra, trascorso in prigionia e in internamento, in luoghi di cura e in licenza di convalescenza per ferite o infermità contratte presso reparti combattenti, in prigionia e in internamento.

Tali periodi possono anche NON coincidere, quindi, né con le campagne di guerra né con i periodi trascorsi in zona di operazioni.

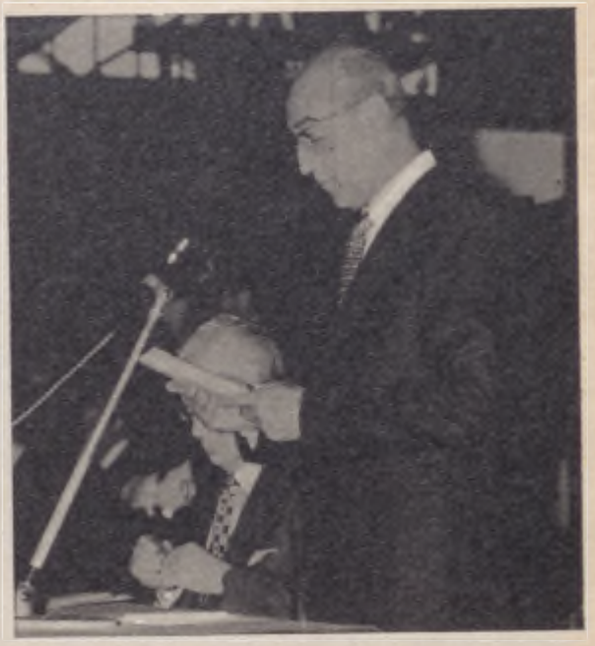
3 OTTOBRE: UNA GIORNATA TUTTA P

Anche quest'anno il 3 ottobre è stata una giornata tutta per noi. Per la quindicesima volta questa data, che è stata scelta anche per ricordare l'inaugurazione della prima ferrovia italiana (la Napoli-Portici 1839), ha visto i ferrovieri di tutta Italia ritrovarsi negli impianti e nelle officine quasi per una riunione di famiglia. E il carattere intimo delle cerimonie lo hanno dato proprio le motivazioni che sono alla base della « giornata »: fare il punto della situazione del nostro lavoro, commemorare i nostri compagni scomparsi nell'assolvimento del loro compito, festeggiare coloro che si sono distinti per particolari atti di valore, stringersi intorno ai tanti amici più anziani che hanno raggiunto i 35 anni di servizio nell'Azienda.

Non c'è bisogno, in occasioni simili di ricorrere a inutili esaltazioni retoriche o a fastidiosi commenti apologetici; la realtà del lavoro e della vita ferroviaria ha di per sé caratteristiche e contenuti tali da potersi imporre all'attenzione dell'intero Paese come un modello e come un punto di riferimento. Tra le quindici sedi compartimentali ove si sono svolte le celebrazioni della 15ª giornata del ferroviere ricordiamo, in particolare, quella di Torino, a cui ha partecipato il Sottosegretario On. Cornelio Masciadri, e, ovviamente, quella di Roma, che ha visto la presenza del Ministro On. Luigi Preti, dell'On. Aldo Bozzi, del Direttore Generale Ing. Filippo Bordoni e di alte personalità civili, militari e ferroviarie.

ER NOI

Il Cardinale Traglia benedice gli alberi ricordo dei compagni caduti sul lavoro.



L'ing. Talamanca, Dir. Comp. di Roma, porge il benvenuto ai convenuti.

L'on. PRETI

« ... fino ad alcuni anni fa, era convinzione comune della secondarietà del treno di fronte all'automobile e all'aereo. Indubbiamente questi due mezzi sono destinati ad un grande sviluppo ma uno spazio notevole c'è anche per la ferrovia, soprattutto nei settori in cui essa trova il miglior impiego... L'opinione pubblica è oggi orientata, anche in Italia, in favore dei trasporti di massa e gli investimenti concessi alle FS dimostrano il ravvivato e il rinnovato interesse per il treno. La ferrovia già svolge, ed è destinata a svolgere sempre più, una importante funzione nella vita nazionale... un ringraziamento quindi, a nome della Nazione e un invito a continuare a servire il Paese con impegno e operosità ».

L'ing. BORDONI

« L'attività ferroviaria che si esplica su tutto il territorio nazionale impone ai ferrovieri ritmi di vita del tutto particolari e responsabilità generalmente ignote agli altri impiegati dello Stato. Le loro condizioni di lavoro sono caratterizzate dal pericolo e dal rischio, per cui l'Azienda si preoccupa, in via prioritaria, dell'incolumità del personale e cerca di porre in atto ogni azione per elevare il livello di sicurezza dei lavoratori. Congrui stanziamenti per il miglioramento degli ambienti di lavoro sono compresi nella prima tranche del nuovo Piano Poliennale, recentemente approvato dal CIPE ».

Si celebra la Santa Messa nella sala officina di Roma-Smistamento.

La vedova di un Caduto riceve dal Ministro il diploma di benemerenza.

La consegna della medaglia d'oro di « Voci » al protagonista di un atto di valore.

Sono stati con noi a Roma i protagonisti di atti di valore

VENTICINQUE MENO UNO

In piedi, da sinistra: Saverio Andreanò, Eraldo Arrobbio, Gaetano Belardinelli, Carlino Casula, Pasquale Colella, Giovanni Collica, Efisio Collu, Francesco Cotogno, Sebastiano Di Buono, Italo Fiocca, Mariano Franquillo, Domenico Longo, Sergio Madau. Accosciati: Sergio Malfatto, Francesco Mela, Vito Domenico Miraglia, Clemente Montepeloso, Angelo Paolo Purificato, Luigi Romano, Gaetano Scrivano, Antonio Viglianti, Salvatore Vitale, Vincenzo Volpe.

COME E' ORMAI consuetudine, « Voci » ha ospitato a Roma, in occasione della «Giornata del Ferroviere», 24 colleghi che nel corso dell'anno sono stati protagonisti di atti di valore in servizio. Uno degli invitati non è venuto: l'aiutomacchinista Oreste Giordanengo, 37 anni, residente a Borgo S. Dalmazzo, in servizio presso il Deposito Locomotive di Cuneo.

Timidezza, ritrosia, intolleranza alle manifestazioni pubbliche o magari superbo distacco?

Nemmeno per sogno. I motivi li abbiamo desunti da una letterina che il collega Giordanengo ci ha scritto a seguito del nostro invito: « desunti » perché risultano chiaramente non da quello che ha scritto ma da quello che non ha scritto.

Ecco: in sostanza non attribuisce poi grande importanza al gesto che ha compiuto e forse si meraviglia un po' che a Roma qualcuno si scomodi per invitarlo ad una festa in suo onore. Insomma, il gesto c'è stato ed è bello ed è giusto che ci sia stato, ma poi tutto finisce lì, tra lui, il protagonista, il suo lavoro e la sua coscienza. Come dire: io passo la mia giornata sui binari e se sui binari qualcosa non va il meno che possa fare è di intervenire per far andare quel « qualcosa ».

D'accordo, collega Giordanengo, in fondo quello che soprattutto conta è qui, in questo fondamentale tratto dell'altruismo all'insegna dell'antico adagio napoletano « fai bene e scordalo ».

Un « Anziano della Rotaia » premiato con medaglia d'oro per i suoi 35 anni di servizio.

Per te (consentici questo rapporto cordiale) tutto bene e tutto giusto, per noi un po' meno, perché ci hai tolto il piacere di conoscerti, di stringerti la mano, di guardarti negli occhi.

Per il resto, credici collega Giordanengo, i tuoi colleghi che sono venuti a Roma, a parte il fatto che sono venuti, si sono più o meno comportati come te.

Abbiamo parlato un po' di tutto, di amici comuni, di interessi comuni, di luoghi noti, ma nulla è stato detto del loro gesto, niente che riguardasse « quel giorno », quel certo momento, in cui si sono trovati a decidere (ma è poi una decisione?) se rischiare la propria vita nel tentativo di salvarne un'altra, oppure voltare le spalle e lasciare che il destino seguisse il suo corso.

A farli parlare ha provato anche una collega della RAI ma i risultati sono stati piuttosto deludenti: l'intervistato, Belardinelli di Foggia, ha cercato, sì, di raccontare come si sono svolte le cose ma sembrava che parlasse di un'altra persona e di un avvenimento che lo aveva visto solamente spettatore: mentre era stato lui a saltare su un treno in corsa, a salvare una viaggiatrice rimasta agganciata ad uno sportello.

Attento, collega Giordanengo, e attenti tutti voi che siete venuti a Roma: forse state pensando che adesso la buttiamo sulla retorica, come dire che qui in ferrovia siamo tutti degli eroi, semplici e schivi, una via di mezzo tra Muzio Scevola e Cincinnato. No, il discorso è un altro: e del resto noi siamo convinti che siete più che soddisfatti del gesto compiuto e che trovate naturale che dentro e fuori la ferrovia ve se ne dia atto. Però così, alla buona, con semplicità senza enfasi e senza pennacchi come si è fatto appunto qui a Roma quando siete stati per una giornata con noi. Il lavoro dei ferrovieri è duro, è difficile, è pericoloso e la nostra cronaca amara ce lo ricorda anche troppo spesso.

E' una scuola di vita che ci insegna a fare, diciamo, in umiltà anche un gesto di valore: perché di « valore » si tratta anche se è meglio non abusare di certe parole.

Vi abbiamo voluto qui perché in qualche modo volevamo offrirvi la nostra gratitudine, che è la gratitudine di tutta la nostra grande comunità e dell'Azienda.

Ecco: per questo è un peccato che anche Giordanengo non sia venuto. Ma un giorno o l'altro (i ferrovieri che fanno se non viaggiano?) mi sa che ci incontreremo a Cuneo o magari a Borgo S. Dalmazzo. ■

P.S. — Ci giunge notizia dal nostro Compartimento di Torino che nella « Giornata del Ferroviere » il collega Giordanengo ha ricevuto la sua medaglia d'oro alla stazione di Cuneo - Altopiano. C'erano tutte le Autorità della Provincia, a cominciare dal Prefetto nonché tutti i ferrovieri liberi dal servizio. Come dire, alla gratitudine non si sfugge, caro Giordanengo!!!

LA "GIORNATA" A TORINO

L'IMPORTANZA dell'ormai tradizionale « Giornata del Ferroviere » è stata sottolineata, quest'anno a Torino, dalla presenza del Sottosegretario di Stato ai Trasporti on. Masciadri, che ha saputo dare a questo suo incontro coi ferrovieri il tono di un colloquio amichevole in cui ha preso in esame con lucida obiettività i più scottanti problemi dell'Azienda.

Nel corso della manifestazione, infatti, dopo la prolusione d'apertura tenuta dal Direttore Compartimentale ing. Stiassi — il quale, tra l'altro, ha evidenziato le condizioni del Compartimento e la necessità di organici interventi — l'on. Masciadri, dopo una valutazione attenta ed appassionata del momento sindacale attuale, ha affermato che « i problemi ferroviari sono vari ed estremamente complessi, per cui non è possibile esprimere solamente posizioni di comodo o di opportunità, ma anche e soprattutto di pretto rigore valutativo ».

Così dopo aver rivendicato le sue origini ferroviarie (il padre operaio di una Squadra Rialzo e la sua vita, sino ai trent'anni di età, trascorsa nell'ambito delle case per ferrovieri), e la sua attività di sindacalista, ha messo in evidenza il senso di responsabilità e la mentalità sociale raggiunti dai ferrovieri, i quali fra i quattro « filoni » rivendicativi hanno dato la preminenza a quello che si lega con lo sviluppo promozionale dell'Azienda, l'occupazione, la soluzione del problema dei pendolari; « in sintesi — egli ha detto — questi lavoratori son venuti a privilegiare, primi fra tutti, gli aspetti sociali rispetto a quelli eminentemente economici ».

Rispondendo infine alle istanze del Direttore Compartimentale, l'on. Masciadri ha introdotto il concetto delle scelte qualificanti e qualificate proponendo un parallelo fra l'aspetto tecnicistico di certe realizzazioni e la realtà attuale delle velocità ridottissime su alcune linee, le numerose infrastrutture inadeguate, le condizioni di fatiscenza di certi fabbricati e degli armamenti, il materiale rotabile insufficiente.

Si è poi proceduto alla distribuzione dei brevetti e delle distinzioni alle famiglie dei Caduti, ai Mutilati ed ai Feriti per cause di servizio ed agli Anziani della Rotaia, ai quali tutti il DLF torinese — che ha signorilmente ospitato la cerimonia — ha fatto anche dono di una medaglia-ricordo d'argento.

In apertura delle manifestazioni della « Giornata » nella Cappella di Torino PN è stata concelebrata la S. Messa dal Padre Superiore Provinciale dei Frati Minori e dal nuovo Cappellano Compartimentale Onorato Negro

Renzo MARELLO

200 milioni di dollari alle FS

Il prestito è destinato a finanziare le opere previste per il potenziamento della rete

IL 26 SETTEMBRE, a Parigi, nella sede della Smith Barney & Co. Inc., il Direttore Generale delle FS, ing. Bordoni, ha firmato il contratto di mutuo per 200 milioni di dollari — pari a circa 116 miliardi e mezzo di lire — accordato alla nostra Azienda da un gruppo di banche estere coordinate dal citato istituto di credito.

L'ing. Bordoni era accompagnato da alcuni funzionari della Direzione Generale, tra i quali il dott. De Simone che in precedenza aveva curato i termini dell'operazione, cui sono interessati istituti bancari di varie nazioni, intervenuti, nella stipula del contratto, ciascuno per la parte di finanziamento accordata.

Il prestito avrà la durata di 10 anni e il versamento alle FS avverrà entro dodici mesi dalla firma del contratto per importi singoli non inferiori a 40 milioni di dollari USA. Il tasso d'interesse sarà determinato (semestralmente o trimestralmente, a scelta dell'Azienda ferroviaria) sulla base del tasso interbancario offerto a Londra, arrotondato a un sedicesimo superiore con una maggiorazione (spread) del 3/8 per cento per i primi 5 anni, del 1/2 per cento per i successivi 3 anni e del 5/8 per cento per gli ultimi 2 anni.

L'ing. Bordoni, nell'apporre la firma al contratto, ha tenuto a dichiarare che, grazie alla stima e alla fiducia che le Ferrovie dello Stato hanno saputo conquistare sul mercato finanziario internazionale, è stato possibile ottenere per questo prestito le condizioni più vantaggiose, nonostante la concomitanza di altre massicce operazioni che si sono concentrate nello stesso periodo sul mercato dell'eurodollaro.

L'intero ammontare del prestito è destinato a finanziare alcune delle opere previste per il potenziamento e ammodernamento della rete FS al fine di adeguare il sistema ferroviario italiano — ha aggiunto il Direttore Generale — alle esigenze del Paese, il cui sviluppo economico e sociale ha bisogno di essere assecondato e favorito da una rete funzionale e moderna.

Benché non sia la prima volta che l'Azienda compie operazioni di prestito di vasta portata, la cifra di oltre 116 miliardi di lire ha destato molto interesse presso la pubblica opinione, e la stampa nazionale ha dato ampio spazio all'avvenimento.

Se ne è interessata anche la stampa estera, in particolare — naturalmente — quella francese. « Le Figaro », nel dar notizia dell'operazione, mette in rilievo lo sforzo che le FS stanno compiendo per ammodernare e potenziare le linee e gli impianti e fa cenno alla costruzione della Direttissima Roma-Firenze, che definisce « le Tokaido européen ».

Maggior risalto dà all'avvenimento l'« AGEFI » (« Agence Economique et Financière »), che tra l'altro riporta le dichiarazioni dell'ing. Bordoni e l'illustrazione da lui fatta, nel corso della cerimonia, dei Piani di potenziamento delle FS.

S. A.

Il nostro Direttore Generale firma il contratto di mutuo; alla sua sinistra Mr. Milo Vesel, della Smith Barney & Co. Inc.

E' uscito FS 72

DALL'ORMAI lontano 1959 le Ferrovie dello Stato pubblicano il rapporto annuale — col titolo, temporalmente mobile, di « FS » — delle attività, dei problemi, delle realizzazioni, dei programmi. Così, dal primo volume « FS 58 », che si presentava già nella veste attuale, anno dopo anno, siamo giunti al quindicesimo, a « FS 72 », anch'esso, come gli altri, curato dall'Ufficio Relazioni Aziendali.

E se già al primo « FS » era peculiare la caratteristica (e lo stile) non di nuda e cruda relazione di bilancio d'azienda, ma di versione concepita a livello di relazioni pubbliche per la impostazione contenutistica e formale di una certa levità sia informativa che estetica, le edizioni successive, eliminando man mano le durezze e le aridità proprie ai discorsi che si fanno intorno a dati e cifre, come pure resistendo alle seduzioni del trionfalismo e ritraendo il piede dal facile scadimento nel pressappochismo, sono andate arricchendosi di fattori sempre più idonei alla divulgazione. Poiché non dobbiamo dimenticare che il fine per il quale vengono alla luce annualmente questi volumi è quello di penetrare i vari strati della pubblica opinione per fissarvisi col fornire una visione non labile o sfocata ma netta della dimensione aziendale e della sua problematica.

« FS 72 », pur non avendo forse ancora raggiunto l'optimum, ha accentuato la linearità dell'esposizione, sfrondandola, per quanto possibile, dei vari ragionierismi e statisticismi. D'altra parte, la realizzazione grafica, ha mantenuto, se non superato, l'eleganza di tutto rilievo delle precedenti edizioni per l'estetica dell'impaginazione e la luminosità dell'immagine fotografica e tabellare. Ma quel che non meno conta, il lettore, oltre a giungere in possesso dell'informazione intorno ad attività e realizzazioni, può assumere la nozione dei problemi e degli obiettivi che alla gestione ferroviaria sono posti dal suo collocarsi nel contesto socio-economico del Paese in quanto espletamento di un servizio sociale a carattere primario.

« FS 72 » si inserisce, del resto, nella propria collezione con una centralità di cui i suoi compilatori non potevano non tener conto. Difatti, l'anno cui il volume si riferisce ha la caratteristica di anno-chiave, di interposizione, cioè, tra il concludersi del Piano Decennale e il profilarsi delle programmazioni successive.

Una interposizione di crisi, dunque, quella del 1972 per le FS; « crisi di crescenza », come l'ha definita il Ministro Preti nella presentazione di questo volume, « dovuta alla riacquisita coscienza della pratica insostituibilità del trasporto su rotaia ».

Una collocazione posta in evidenza nei capitoli più sostanziosi, quelli che trattano l'andamento dell'esercizio (in particolare, « Traffico e congiuntura »), illustrano i programmi e indicano le prospettive: « specializzazione dei servizi, ulteriore progresso nei settori della sicurezza, della velocità, del comfort e dell'automazione », come scrive l'ing. Bordoni nel presentare a sua volta il volume.

Ed ecco che le realizzazioni, tanto sul piano tecnico quanto sul piano umano, di cui sono pur ricche le pagine di « FS 72 », trascendono la mera qualificazione di punti d'arrivo per assumere quella, più consona alla natura dinamica dell'Azienda, di sella di lancio, giacché la ferrovia non può che evolversi parallelamente allo sviluppo della società, la cui domanda è chiamata a soddisfare.

E se la società — cioè lo Stato — deve, con adeguati e tempestivi finanziamenti, mettere le FS in grado di evolversi e corrispondere alle esigenze in continua crescita, i traguardi futuri dell'azienda presuppongono impegni particolari di consapevolezza e lavoro da parte di tutti coloro che agiscono nel suo ambito.

Nel fare questo discorso, « FS 72 » già di per sé dimostra che tali impegni sono acquisiti e operanti.

Salvatore ASCENZI

Per l'acquisto, vaglia postale di lire 1500 a: Ufficio Relazioni Aziendali FS Piazza della Croce Rossa, 1 - ROMA.

Quando viene in visita il Ministro

« Ah, ma allora qui tutto dipende da lei, lei è il comandante supremo » esclama il Ministro, ammirato e scherzoso ad un tempo, dopo avere ottenuto precise risposte alla girandola di domandine fitte fitte che portano più o meno là: nella sua tratta — poniamo la Bologna-Piacenza — il Dirigente Centrale ha piena facoltà di disporre per il migliore svolgimento dell'esercizio, tanto da poter stabilire lui la precedenza assoluta e relativa dei vari treni, con tutta una strumentazione di prim'ordine che gli consente, tra l'altro, di chiamare questa o quella stazione, o anche tutte insieme, col telefono selettivo; e tutti lì, ad ubbidirgli senza batter ciglio e con ogni rapidità e precisione.

« Proprio così, onorevole: qui, dopo lei vengo subito io » è stata la risposta sicura, liberata secca come uno sparo dal « ciesse » Rizzo, grinta seriosa ma occhi vividi e ridenti, manifestamente padrone del mestiere tanto all'attacco che nella rimessa.

Domanda e risposta, a bruciapelo, con una genuina carica scherzosa, che ha suscitato l'ilarità dei presenti, Ministro compreso.

Però, a ripensarci su con un po' di pretesa psicosociologica, se non addirittura psicanalitica, quelle due battute possono benissimo apparire la sintesi bonaria, la sublimazione approssimativa del più profondo significato della visita del Ministro ad un grosso Impianto ed al personale che in esso opera: non tanto a livello dell'Io consapevole, piuttosto quale affioramento del bisogno subconscio di sapere come diamine vadano le cose, sia dal punto di vista dell'alto vertice che chiede il rendiconto dell'apparato dipendente, sia da quello del cittadino, del popolo, di cui il Ministro può essere, se lo vuole, il portavoce, il controllore, l'intermediario più qualificato.

Ebbene, proprio così torna più accettabile la visita del Ministro; non tanto atto formale di un cerimoniale ormai superato, col codazzo di attaché ben attenti ad essere in vista ma non troppo, con disparate reazioni della folla che ora si inchina implorante (« Non si scordi quella raccomandazione »), ora ammicca (« Io voto per te »), ora allude con gomitate al vicino (« Guarda guarda chi c'è »), talora volta con studiata noncuranza le spalle (« Tanto, quello lì non è del mio partito »). Cioè non fa molto perché lui salga e resti super partes, per cui lui — l'Autorità — è costretto ad indossare ideali paludamenti ed a sfilare in passerella, snaturando il proprio essere semplice, non sempre entusiasta di entrare nella parte pretesa dalla folla, quella del divo, se non del semidio. Ma ci si abitua a tutto; e poi è difficile essere invulnerabili come lo era re Gustavo.

A me piace vederla così, l'Autorità:

Il cav. Venturi, titolare dello Scalo di S. Donato, illustra al Ministro Preti le caratteristiche dell'impianto. A sinistra, il Direttore Comp. Muzzioli.

uno di noi che, pur temporaneamente molto in alto nella scala sociale, sente tutto in modo diretto, sa stare alla mano, sa comunicare, sa ascoltare, sa agire, sa sorridere amabilmente, sa dare una manata sul tavolo se l'interlocutore sbaglia passo e poi ne incolpa lui. E così ho visto la recente visita ufficiale del Ministro dei Trasporti, Preti, accompagnato dal Direttore Generale, Bordoni, visita fatta agli impianti del nodo di Bologna, a cominciare dallo Smistamento di S. Donato, dove è stata data un'occhiata panoramica ai lavori ormai terminati dell'allargamento dello scalo per raccogliere anche i treni-derrate, nonché al sempre interessante lavoro della « parigina », o sella di lancio, coi freni Thyssen in funzione, azionati da oscuri quanto provetti specialisti.

La visita è continuata a Bologna Centrale, ove il nuovo Direttore Compartimentale Muzzioli ha sintetizzato sul posto la funzione del DCO, con tale proprietà e sobrietà e con tale pertinenza di concetti che il CS titolare Berzigotti, un seguggio raffinato, ha sussurrato: « Se ha anche le altre doti, siamo a posto. Mai avevo sentito tanta preparazione e tanta chiarezza ». Bene, ciò sta a significare che l'uragano « DPR 748 » non ha portato via tutto.

Poi è stata la volta della mensa DLF ed infine la visita, che era incominciata con un incontro riservato ai capi delle grandi unità, si è conclusa con un meeting piuttosto caloroso con i rappresentanti sindacali locali.

Salutandoci, il Ministro Preti ha detto di avere rafforzato la sensazione di efficienza e di fidatezza proprie dei ferrovieri bolognesi (« io sono di Bologna e mi servo moltissimo del treno ») e se n'è andato svelto, col suo bravo bavero ancora rialzato da una parte, un tocco personale e scapigliato — « Giovinezza, giovinezza » — che anche a quel livello non è poi male conservare.

Aldo SENSI

Le FS nel Mezzogiorno

IL PUNTO sulla situazione delle Ferrovie dello Stato nel Mezzogiorno e le prospettive di sviluppo del settore nel quadro della problematica meridionale, sono stati illustrati dal Sottosegretario Sen. Cengarle nel corso del suo intervento conclusivo alla tavola rotonda che si è svolta a Bari sul tema dei trasporti ferroviari nel Sud con particolare riferimento ai collegamenti tra la Campania e la Puglia.

Parlando del Piano Poliennale di 4 mila miliardi, recentemente approvato dal CIPE, da attuare inizialmente con una prima tranche di 2 mila miliardi, il Sottosegretario ha voluto sottolineare che esso è stato studiato per potenziare le direttrici fondamentali, longitudinali e trasversali, con speciale riguardo a quelle che interessano il Mezzogiorno e le Isole nel contesto di quella più vasta azione pubblica per il rilancio della politica meridionale.

Il Sen. Cengarle ha quindi reso noti gli interventi che potranno essere realizzati con il nuovo Piano, premettendo che, innanzi tutto, si completeranno e si proseguiranno alcune delle opere già parzialmente finanziate con il piano-stralcio di 400 miliardi. Si tratta tra l'altro — ha proseguito il Sottosegretario — dell'elettrificazione della Ciampino-Caserta, del raddoppio della Cancello-Nocera e della Cagliari-Decimomannu, del proseguimento dei lavori per il raddoppio della Messina-Catania, dell'importante rettifica di tracciato della Cosenza-Sibari con la prima fase di opere relative alla costruzione della galleria di valico, della costruzione, rispettivamente a Reggio Calabria e a Catanzaro, di una nuova officina riparazioni per il materiale rotabile e di una officina impianti elettrici, nonché della sistemazione degli impianti di molte stazioni tra cui Bari, Pescara, Cancello, Messina, Palermo, Cagliari e Sassari. In particolare per Bari è in programma la realizzazione di nuovi impianti merci a Lamasinata, località dove sorgeranno anche i nuovi impianti per la Squadra Rialzo, la costruzione di un modernissimo terminal containers e la sistemazione del piazzale di Bari Centrale e dei relativi impianti ACEI.

Sempre con la prima tranche di 2 mila miliardi si provvederà a realizzare il raddoppio della linea adriatica nel tratto tra Pescara e San Severo, l'elettrificazione delle due linee trasversali calabre Cosenza-Sibari e Lamezia Terme-Catanzaro Lido, nonché della linea Bari-Brindisi-Lecce, alcune importanti rettifiche di tracciato sulla Catania-Siracusa e anche la sistemazione dei nodi e degli impianti di Napoli, Reggio Calabria, Catania e Siracusa.

M. Pi.

Abbattuto l'ultimo diaframma della galleria S. Lucia a Salerno

Tecnica nuova emozione di sempre

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

E' STATA una scena d'altri tempi, senza regia e senza protocolli, sincera, genuina, istintiva: tre colpi secchi che riecheggiano fin nelle viscere della roccia, un battito sempre più massiccio, pesante; quindi la parete che divide i due cantieri si piega, si infrange. Oltre una nube di polvere subito allontanata dagli aspiratori si intravedono gli operai dell'altro cantiere: l'ingegnere capo della impresa Recchi con alcuni operai corre per raggiungerli, si arrampicano sui lastroni di roccia abbattuti e lassù si abbracciano con gli occhi imperlati di lacrime e di commozione. Ed è un abbraccio che di certo difficilmente potranno dimenticare coloro che, come noi, ne sono stati testimoni.

E' nata così la nuova galleria Santa Lucia della linea Nocera Inferiore-Salerno.

Come ha sottolineato il Sottosegretario Cengarle — che ha presenziato l'avvenimento — la galleria di S. Lucia, non solo per i suoi 10 Km. e 262 metri di lunghezza ma per i gravi problemi tecnici che ha imposto a causa di una presenza d'acqua che ha toccate punte addirittura di mille litri al secondo e comunque una media di 60 mila metri cubi al giorno, rappresenta un'opera di notevole rilievo e, al tempo stesso, una nuova, grande e positiva affermazione di quanti, tecnici e maestranze, l'hanno realizzata.

Per valutare l'importanza della galleria sarà sufficiente confrontarla con i più noti trafori delle nostre ferrovie. Quello del Sempione, come è noto, è il più lungo con i suoi 19 chilometri e 800, seguito dalla galleria dell'Appennino della direttissima Bologna-Firenze che è inferiore di appena un chilometro. Anche il traforo del San Gottardo rientra tra i maggiori con i suoi 15 chilometri circa di lunghezza, ma lo storico Frejus è di appena due chilometri più lungo della galleria S. Lucia. E di 10 chilometri è anche il traforo dell'Arlberg che pur tanto entusiasmo suscitò verso la fine del secolo scorso, precisamente nel 1883

Il treno nell'assetto regionale dell'Europa

Al 23° Salone della Tecnica di Torino il 2° convegno internazionale sui trasporti ferroviari con l'intervento del Sottosegretario on. Masciadri.

LA PRIMA manifestazione congressuale tenutasi nell'ambito del 23° Salone della Tecnica di Torino è stata quest'anno il « 2° Convegno Internazionale sui trasporti ferroviari », ai cui lavori hanno preso parte duecento tecnici rappresentanti di dodici nazioni.

Sui due temi trattati durante il congresso: « Lo sviluppo degli impianti e dei materiali per la trazione » e « La funzione delle ferrovie nell'assetto regionale in Europa », sono state presentate una trentina di relazioni di qualificati esponenti del settore italiani, francesi, tedeschi, giapponesi e canadesi.

Ha pronunciato il discorso inaugurale il Sottosegretario di Stato ai Trasporti, On. Masciadri, a nome del Governo.

« Siamo in presenza — egli ha detto — di un abbandono anche autocritico degli indirizzi perseguiti negli Anni 50 e 60 sull'espansione indiscriminata della motorizzazione. Solo i trasporti di massa possono meglio far fronte alle molteplici richieste della società ».

Passando poi ai temi del convegno, l'On. Masciadri ha ricordato che « anche in Italia è in corso un processo di gravitazione urbana verso un ristretto numero di aree, per cui si prevede che alla fine degli Anni '70 circa il quaranta per cento della popolazione sarà concentrata attorno alle città di Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Firenze, Palermo e Bologna ».

I piani economici regionali tendono pertanto a sviluppare la vita economica e sociale di vaste zone non ancora congestionate.

« I trasporti — ha concluso — devono assecondare queste finalità e costituire uno strumento attraverso il quale la Regione possa garantire uno sviluppo equilibrato del territorio ».

Nel corso della cerimonia inaugurale del convegno hanno preso la parola anche l'ing. Bertolotti, vice presidente del Salone, l'Assessore prof. Bracco in rappresentanza del Sindaco, l'ing. Gandolfi, assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, ed il nostro Direttore generale ing. Bordoni, il quale, nella sua qualità anche di Presidente dell'U.I.C., ha sottolineato l'attualità dei temi in discussione.

Il direttore dell'Istituto dei Trasporti del Politecnico torinese e presidente del convegno, ing. Russo Frattasi, ha introdotto i lavori, aperti da una brillante relazione del nostro Vice Direttore generale ing. Mayer.

Il congresso — a cui hanno partecipato numerosi nostri Direttori compartimentali e centrali, alcuni dei quali (ing. Bolognin, ing. Rota, ing. Levi) anche come relatori — si è concluso con una visita agli impianti F.S. di Alessandria Smistamento ed alla Società Costruzioni Ferroviarie di Savigliano.

Troppo spesso le aziende ferroviarie non possono far fronte ai loro impegni perché i mezzi di trazione ed il materiale rotabile, commissionato per tempo alle Ditte costruttrici, non vengono consegnati nei tempi previsti dalle clausole contrattuali. Ritardi di due e più anni nelle consegne sono fatti normali e non è possibile tollerare più oltre questo stato di cose.

In presenza di piani poliennali e di massicci investimenti da parte delle aziende ferroviarie le Ditte costruttrici del materiale devono ammodernare ed adeguare le strutture produttive per tener fede ai propri impegni.

Non è ammissibile che ingenti commesse per decine di miliardi all'anno, prontamente solvibili sia ben chiaro, vengano evase dalle industrie del ramo con esasperante lentezza e costanti ritardi, in base ai vetusti macchinari ed alla scarsa potenzialità degli impianti esistenti.

Renzo MARELLO

quando fu realizzata dall'Austria la ferrovia Bregenzo-Innsbruck.
Ma veniamo ad altre gallerie appenniniche. Si parlò tanto a suo tempo, di quelle di Monte Orso e della Vivola della Direttissima Roma-Napoli. Eppure hanno una lunghezza rispettivamente di 7 chilometri e mezzo e di 7 chilometri e 400.

Lo stesso dicasi per le gallerie di Ariano, della Starza e in particolare della Cristina della linea Napoli-Foggia, che pur richiesero il superamento di difficoltà notevolissime. Il nuovo traforo presenta del resto, consuntivi di lavoro quanto mai indicativi: gli scavi assommano a 800 mila metri cubi; i rivestimenti in conglomerati cementizi a metri cubi 250 mila. Le iniezioni cementizie che si sono rese necessarie sono state pari a 170 mila quintali. I tratti consolidati con sistemi speciali e i pali di consolidamento dei fabbricati hanno presentato una lunghezza rispettivamente di 400 metri e di 192 chilometri. Il tutto ha richiesto 503 mila giornate lavorative e quasi 29 miliardi di spesa.

La galleria costituisce dunque una realizzazione imponente: essa è parte fondamentale della importante variante alla linea Napoli-Salerno che viene realizzata per evitare il valico di Cava dei Tirreni e, quindi le sensibili pendenze (fino al 25,4 per cento) dell'attuale ferrovia aperta nel 1862 e per liberare la linea dalla necessità del locomotore di spinta e spesso, dello sdoppiamento di alcuni treni pesanti.

« Con la possibilità di raggiungere sul nuovo tracciato, la velocità di 150 chilometri orari, con l'inserimento di curve di 1.200 metri di raggio e pendenze massime del 7,25% — ha sottolineato il Sottosegretario Cengarle — si conseguiranno riduzioni di percorrenza di 10 minuti per i treni viaggiatori e di una ventina di minuti per i treni merci. Ma a tale vantaggio va aggiunto quello della conseguita possibilità di realizzare nuovi e migliori servizi per i « pendolari » della zona. Si potranno instradare sul nuovo tracciato i treni veloci e quelli merci più pesanti della direttrice Reggio Calabria-Napoli-Roma mentre sul vecchio tracciato si potrà effettuare a condizioni di priorità, un servizio pendolare e metropolitano tra Napoli e Salerno ».

E questo aspetto tipicamente sociale non va davvero sottovalutato nel quadro degli scopi di fondo che l'ammodernamento ferroviario in atto si propone.

Di certo la Galleria di S. Lucia, in questa cornice, occupa un ruolo di primo piano come hanno ben compreso coloro che, per anni, hanno vissuto e superato tante difficoltà e tanti ostacoli per l'apertura del traforo.

Gianluigi GAZZETTI

FLASH
Notizie in breve

IL SERVIZIO auto accompagnate è stato potenziato con l'istituzione — avvenuta questa estate — dei collegamenti stagionali tra Milano e Villa S. Giovanni e Torino e Villa S. Giovanni. In relazione a questi nuovi collegamenti, che comportano distanze superiori (circa il doppio) rispetto a quelle di relazioni ferroviarie già esistenti, sono state create due « zone » tariffarie: una per i percorsi sino a 700 chilometri ed una — più favorevole — per quelli oltre i 700 chilometri. La tariffa, come in passato, varia naturalmente a seconda che si tratti di autovettura di lunghezza inferiore a 3,81 metri; di lunghezza da metri 3,81 a 4,42; di lunghezza oltre 4,42 metri. Le riduzioni previste per il trasporto di autovetture accompagnate effettuato in appoggio di biglietti di viaggio a pagamento per più persone saranno le seguenti: 20% se l'auto è accompagnata da tre persone; 40% se è accompagnata da 4 persone; 60% se è accompagnata da cinque o più persone.

LA « DIRETTISSIMA » ferroviaria Roma-Firenze, in corso di costruzione, è oggetto del massimo interesse da parte dei tecnici del settore appartenenti alle amministrazioni di varie nazioni. Una visita tecnica in alcune zone ove sono in corso i lavori, è stata effettuata, dai componenti la sottocommissione dell'U.I.C. (Unione Internazionale delle Ferrovie) che si occupa dei « ponti ». I tecnici hanno espresso, in particolare, vivo apprezzamento per il grande viadotto sul Paglia, uno dei più grandi d'Europa, che è in fase avanzata di costruzione. Altro sopralluogo è stato effettuato il 25 e 26 settembre. Questa volta erano di turno i docenti in scienze delle costruzioni e meccanica applicata delle Università di Vienna e Graz. Era compreso nel programma un sopralluogo presso la Galleria di Castiglione, ove è entrato in attività uno « scudo meccanizzato » — la « Talpa » — di concezione tecnica avanzatissima.

COL NUOVO ORARIO è stato istituito nei servizi gestiti dalla Compagnia Wagons Lits un collegamento giornaliero di carrozze-letti tra Torino e Trieste. E' la prima volta che le due città vengono collegate da un servizio di carrozze-letto quotidiano. Il collegamento Wagons-lits Bari-Venezia e viceversa, inaugurato il 3 giugno scorso per accogliere le richieste di molti turisti che si spostano tra le due regioni durante l'estate, verrà soppresso nel periodo invernale. Nei servizi di minibar sono previste innovazioni. Ai viaggiatori dei treni rapidi 893 e 888 d nuova istituzione formati da ETM serie 20000 che circoleranno tra Roma e Reggio Calabria, sarà servito il pasto sul vassoio. Infine sul « Genova Sprint » il superapido che collega Roma a Genova, sarà ripristinato il servizio di « pasto su vassoio » che consiste in un primo caldo, un secondo con due contorni, formaggio pane e frutta già predisposti su un vassaio e serviti in carrozza ristorante al prezzo di L. 2.200 tutto compreso.

UNA SPECIALE soprattassa viene applicata dal 1° ottobre a tutti i trasporti di merci per ferrovia effettuati con carri coperti di grande cubatura. In conseguenza del provvedimento, gli operatori che chiederanno all'Azienda FS di utilizzare per i loro trasporti tali tipi di veicoli, dovranno corrispondere un prezzo che risulterà maggiorato, rispetto alle tariffe ordinarie, di una misura variabile dal 20 al 40% in rapporto alla capacità di trasporto dei carri richiesti. In valore assoluto, la soprattassa andrà da un minimo di 4.000 lire, per i carri di capacità pari a 60 metri cubi, ad un massimo di 8.000 per quelli con capacità pari o superiore agli 80 metri cubi. Con l'innovazione, che verrà introdotta a titolo sperimentale al fine di valutarne gli effetti sul piano concreto, le FS si ripromettono di correggere in qualche modo le disfunzioni e gli intralci attualmente provocati dallo squilibrio che si registra fra le disponibilità offerte dal parco e le particolari tendenze manifestate dall'utenza.

LA PROVINCIA di Bolzano ha deciso lo stanziamento di mezzo miliardo per i lavori di spostamento della sede ferroviaria della linea Bolzano-Merano che nella sua attuale dislocazione, attraversando in tutta la sua ampiezza il capoluogo altoatesino, rappresenta un grosso ostacolo allo sviluppo urbanistico della città e allo scorrimento del traffico urbano.

IL CONSIGLIO di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha approvato, in linea tecnica, il progetto per la costruzione di un tratto di linea a doppio binario, fra le stazioni di Roma-Trastevere e Roma-S. Pietro, nonché per la sistemazione dell'attuale Galleria a semplice binario del Gianicolo a sagoma T.E. e di un tratto della linea Roma-Viterbo compreso fra le suddette stazioni. Il progetto approvato comporta un onere complessivo di circa 13 miliardi e verrà finanziato in parte con il Piano dei 400 miliardi (di cui alla legge n. 52/1973) ed in parte con il Piano Poliennale FS. Le opere, che saranno realizzate in base a tale progetto, rientrano in un più ampio programma di lavori predisposto per dare adeguata sistemazione agli impianti del nodo ferroviario di Roma, al fine di consentire più rapide comunicazioni e ridurre gli attuali ritardi, che incidono sia sui trasporti a lunga distanza che sui trasporti pendolari.

Dopo quasi un secolo di indiscusso predominio della carrozza-ristorante i mutamenti in atto nel mercato e la disponibilità di nuove tecniche di produzione impongono un riesame dell'intero settore

PRANZARE IN CORSA

di ALDO ORFEI

QUANDO si ebbero i primi tentativi per introdurre un servizio di ristorazione a bordo dei treni, già erano trascorsi alcuni decenni dal trionfale viaggio inaugurale che Stephenson realizzò nel 1827 da Liverpool a Manchester, e le strade ferrate ormai si estendevano per decine di migliaia di chilometri collegando nei vari continenti le città più importanti.

A titolo di curiosità diciamo che nel 1864 un servizio di ristorazione funzionò per qualche tempo in Russia sulla linea Odessa-Kiev; nel 1868 George M. Pullman sperimentò le prime carrozze-ristorante nell'America del Nord; nel 1879 i viaggiatori del treno Londra-Pietroburgo poterono consumare pasti frugali utilizzando un servizio di bordo offerto da una società inglese.

Ma queste iniziative non ebbero lunga vita o rimasero circoscritte al luogo o al treno che le aveva viste nascere, senza progredire dalla formula originaria. Il merito di aver, per la prima volta, studiato e risolto il problema in modo razionale e sistematico va al fondatore della nostra Compagnia, Georges Nagelmackers, che dopo un periodo sperimentale introdusse nel 1882 i primi servizi regolari di carrozza-ristorante sulle linee Marsiglia-Nizza e Parigi-Vienna.

Nel 1892, a soli dieci anni dall'introduzione dei primi servizi regolari, quasi tutti i più importanti treni europei avevano la carrozza-ristorante e i conti di gestione cominciavano a presentare saldi attivi.

Introdurre la carrozza-ristorante sui treni fu dunque una iniziativa che andava ad innovare radicalmente le abitudini dei viaggiatori.

E' superfluo precisare che queste carrozze furono immediatamente di esclusivo appannaggio dell'élite dei frequentatori del treno.

La gran massa dei viaggiatori del treno risolveva quindi in altro modo il problema di ristorarsi durante il viaggio, utilizzando cioè i buffets di stazione o, ancora più frequentemente, portandosi le provviste da casa.

Il servizio di ristorante a bordo dei treni si diffuse e si sviluppò rapidamente e la prima guerra mondiale fu solamente una tragica pausa che vide le nostre carrozze assolvere ai compiti più disparati.

Finite le ostilità, l'ascesa riprese con ritmi ancora più elevati. Nel 1930 si toccò in assoluto la maggior punta di traffico. Si arrivò così all'inizio degli anni cinquanta quando in Italia, come in tutti gli altri Paesi, i più importanti treni, i cui tempi di percorrenza coprivano le ore normalmente dedicate ai pasti, erano ancora attrezzati per il servizio di carrozza-ristorante.

In quello stesso periodo la Compagnia per la prima volta introduceva sui treni il servizio ristoro, cioè la « vendita ambulante » lungo il convoglio di bevande, panini e frutta.

Quelli furono anche gli anni dell'entrata in esercizio delle prime attraenti autostrade italiane, del rapido sviluppo della motorizzazione e della graduale introduzione di regolari collegamenti aerei tra le più importanti città della penisola. Molti assidui frequentatori del treno optarono per queste nuove forme di viaggio e la carrozza-ristorante perse i suoi migliori clienti. Subito dopo si produsse un altro evento che doveva riflettersi negativamente sul traffico del wagon-restaurant: l'aumento della velocità dei treni. La riduzione dei tempi di percorrenza infatti o faceva venir meno le ragioni d'essere della carrozza-ristorante su alcune relazioni in precedenza molto remunerative oppure la stessa carrozza, che era in grado di assicurare nello stesso treno due pasti principali, non poté essere più utilizzata che per un solo servizio.

Questi mutamenti, prodottisi in uno spa-

zio di tempo relativamente breve, infersero un duro colpo ai servizi di carrozza-ristorante.
Malgrado tutto, quello non fu un periodo di inattività. Vennero apportati miglioramenti al servizio ristoro e fu introdotto il « vassoio espresso », che dimostrò ben presto una sua particolare validità funzionale.

Nel 1968, dopo una breve fase sperimentale, il servizio ristoro fu radicalmente migliorato. Per la vendita di bevande, panini, frutta ed altro lungo il treno, non ci si servì più di cestelli che il personale, di vettura in vettura, doveva portare a tracolla, bensì di uno speciale carrello in metallo denominato « Minibar ». Il nuovo mezzo, costituito da più ripiani di vari scomparti, non solo facilitò enormemente il lavoro del personale, ma si rivelò anche un efficace strumento di promozione commerciale.
Seguirono gli anni in cui la tendenza negativa dell'andamento del traffico viaggiatori si arrestò per poi subire una vera e propria inversione. Si incominciò a parlare sempre più insistentemente di una nuova stagione del treno, di rilancio del trasporto ferroviario, di ritorno alla strada ferrata. Si trattava di un fenomeno di una certa dimensione e alcuni effetti positivi potevano essere percepiti altresì nel settore della ristorazione. Anche qui, grazie pure alle innovazioni di cui abbiamo appena parlato, si registrava un capovolgimento della tendenza: il volume delle vendite e gli incassi globali aumentarono. Nel contempo però il risultato economico della gestione non migliorò di molto: l'incremento dei costi era di norma superiore a quello degli incassi.
Lo stesso fenomeno si riscontrava, e in genere con indici di passività ancora più pesanti, in tutti gli altri Paesi ed in tutte le altre società che assicuravano la ristorazione a bordo dei treni (unica eccezione la Svizzera ove i costi ed i ricavi praticamente si equilibravano).
A determinare questa situazione concorrevano e concorrono cause vecchie e nuove. Ai vincoli tecnici di tempo e di spazio e alle limitazioni di carattere ambientale che hanno sempre fortemente condizionato e reso onerosa la gestione, si sono aggiunti alcuni fatti recenti (nuova regolamentazione del rapporto di lavoro del personale addetto al servizio, cambiamento nelle condizioni d'esercizio di alcuni treni, impossibilità di sfruttare appieno la capacità produttiva di alcuni mezzi leggeri delle F.S.) che impongono un riesame dell'intero problema. D'altronde questa è un'istanza che emerge dallo stesso mercato che negli ultimi anni è rapidamente e profondamente mutato.
E' indubbio che oggi la ristorazione a bordo dei treni va sempre più assumendo la dimensione e il significato di imprescindibile elemento integrante e qualificante del servizio ferroviario, sia che questo venga considerato nella sua preponderante fisionomia sociale sia che lo si veda (in alcune sue particolari realizzazioni) come forma alternativa di altri mezzi di trasporto. In altre parole essa deve assolvere, con l'impegno della minima spesa e garantendo idonee condizioni di lavoro per il personale addetto, a due funzioni prettamente correlate fra loro: quella di permettere al maggior numero di viaggiatori di ristorarsi soddisfacendo le loro esigenze anche qualitativamente, e quella di contribuire a caratterizzare e a differenziare lo stesso servizio ferroviario aumentandone l'efficacia competitiva o il ruolo di complementarità rispetto ad altri modi di viaggiare.
Da ciò discende che il problema della ristorazione a bordo dei treni, sia nella fase di studio e di sperimentazione che in quella successiva di realizzazione degli interventi operativi, deve essere affrontato con visione globale e sistematica, che i risultati economico-finanziari della sua gestione debbono essere valutati non solo di per se stessi ma anche in ordine ai riflessi che essa produce sul servizio ferroviario, cioè in termini di conforto, di praticità e di funzionalità per il viaggiatore del treno.

Una carrozza ristorante del 1926. A destra, una moderna carrozza ristorante di oggi per treni TEE.

PRANZARE IN CORSA

La Compagnia dei W.L. da tempo ha percepito chiaramente questi profondi mutamenti in atto e ha operato numerosi interventi per migliorare la redditività della gestione intraprendendo una serie di studi e di esperimenti che dovrebbero condurre a radicali innovazioni. La più importante di queste sarà l'introduzione del self-service: le prime carrozze dovrebbero entrare in servizio all'inizio dell'anno prossimo. Poi si dovrebbe attuare una formula che è un po' una via di mezzo tra il self-service e il servizio di ristorante. Inoltre, interessanti sono pure lo studio per l'applicazione dei cibi precotti e l'introduzione del vassoio espresso freddo confezionato sotto vuoto. Altre iniziative, attualmente in fase di progettazione, dovrebbero infine permettere di raggiungere adeguatamente gli obiettivi citati in precedenza.
Siamo quindi in un periodo di radicale revisione del modo di intendere la funzione della ristorazione a bordo dei treni e quindi dei tempi e delle formule con cui la stessa si deve realizzare. La Compagnia, come abbiamo detto, ha già cominciato ad operare in questo senso; ma è un lavoro che richiede tempi lunghi e impegni finanziari notevoli: linee operative imprescindibili che purtroppo contrastano con la provvisorietà degli attuali accordi.

Aldo ORFEI

Cosa ne pensano gli "addetti" ai lavori

Abbiamo intervistato i signori Battista Leucci, Rosario Murmura, Ennio Pieghi e Giampietro Scaglioni del settore wagon-restaurant della sezione di Milano; i signori Pietro Pelloni, Antonio Piccoli e Mario Sacchetti del settore minibar della sezione di Roma e i signori Onofrio Cutrone e Nicola Scarpa sempre del minibar ma della sezione di Bari. Incominciamo parlando della carrozza-ristorante: alla luce dei mutamenti in atto qual è il futuro di questo servizio che per più di mezzo secolo ha rappresentato l'unica forma di ristorazione a bordo dei treni?
« Il wagon-restaurant — ci dice il cameriere ricevitore Pieghi — *conserverà intatta la sua validità in quanto offre al viaggiatore un servizio confortevole e completo, permettendo una piacevole pausa al viaggio. Certamente in futuro potrà e dovrà aversi qualche innovazione, ma saranno degli interventi marginali che non modificheranno la sostanza della formula attuale ».*
Su questa affermazione tutti sono d'accordo, anche se con valutazioni differenti.
Prendendo lo spunto dai treni il cui servizio di ristorazione a bordo è assicurato da personale della sezione di Milano, ad esempio, il cuoco Murmura ci dice: *« A mio avviso la maggior parte della clientela che frequenta il TEE "Lemano" (Milano-Ginevra e viceversa) e il treno Gran Confort "Adriatico" (Milano-Bari e viceversa) attribuisce molta importanza al tipo di pasto e di servizio offerti e sarebbe ben disposta a spendere 4.000-4.500 lire per un pranzo che meglio soddisfi le proprie esigenze. Quasi sicuramente tutto ciò comporterà costi d'esercizio più elevati che probabilmente non sarebbero compensati dall'aumento degli incassi; però, al viaggiatore si offrirebbe una prestazione migliore che in definitiva qualificherebbe anche lo stesso servizio ferroviario. Per contro* — conclude il signor Murmura — *la carrozza-ristorante dei direttissimi 321-546 (Milano-Venezia e viceversa) potrebbe essere benissimo sostituita, quando ce ne sarà la possibilità, con una forma di ristorazione più "leggera": self-service o grill ».*
Abbiamo parlato del futuro della carrozza-ristorante e il discorso è inevitabilmente caduto sui treni Gran Confort.
« Le cucine dei primi wagon-restaurant dei treni Gran Conforto — ci dice il cuoco Leucci — *non sono purtroppo tali da mettere il personale in condizione di fare un buon lavoro. Esse sono carenti nella funzionalità di alcune attrezzature e nell'utilizzazione degli spazi; inoltre hanno una potenzialità produttiva inferiore a quella delle carrozze precedenti e quando saranno messe in servizio su treni ad alto traffico, si presenteranno dei problemi per soddisfare tutte le richieste ».*
Queste affermazioni sono pienamente condivise dal signor Murmura il quale insieme al signor Pieghi aggiunge alcune considerazioni di carattere generale per l'intero servizio di ristorante: *« La validità e il successo della carrozza-ristorante dipende anche dal ruolo che viene attribuito a questa attività nell'ambito dell'intero servizio ferroviario: a mio avviso, essa è un fatto importante per il viaggiatore, forse al pari di quello di arrivare in orario, e quindi si dovrebbe fare il possibile per non sottovalutarla e subordinarla, come avviene delle volte, ad altre esigenze di carattere prettamente tecnico-ferroviario. Poi si dovrebbe disporre sempre di una sala destinata esclusivamente al servizio di ristorante; infine* — conclude il signor Murmura — *a noi cuochi dovrebbero essere offerte maggiori possibilità di esplicare la nostra attività (possibilità che sono già fortemente limitate da vincoli di spazio e di tempo), dandoci l'opportunità di scegliere tra una più vasta gamma di materie prime su cui concordare i menù con i cuochi sorveglianti. In questo modo, eviteremmo le osservazioni dei viaggiatori che non trovano molta varietà nei pasti serviti in carrozza-ristorante ».*
Il signor Leucci condivide in parte quest'ultimo punto: *« Il cliente più che la semplicità dei piatti non gradisce la frequente banalità degli stessi ».*
All'inizio dell'anno prossimo entreranno in servizio i primi esemplari di carrozze-self service: quale sarà l'accoglienza da parte del pubblico, quali le prospettive d'impiego e come s'integreranno con le altre formule di ristorazione?
« Premesso che ogni treno fa storia a sé, ritengo — ci dice il consegnatario Piccoli — *che la stragrande maggioranza dei viaggiatori accoglierà con molto interesse e utilizzerà con soddisfazione la carrozza self-service. Essa in alcuni casi potrà sostituire la carrozza-ristorante, in altri potrà essere unita a questa per svolgere un'azione di complementarità, ma soprattutto otterrà risultati molto positivi su certi treni direttissimi, per lo più a lungo percorso e con alta frequentazione, ove attualmente c'è il servizio di minibar con il vassoio-espresso ».*
Pietro Pelloni, per lunghi anni consegnatario prima di diventare addetto alle cuccette, aggiunge: *« Il self service sarebbe gradito ai viaggiatori perché offre un servizio che non è possibile effettuare con il minibar e il vassoio-espresso e perché, d'altra parte, non susciterebbe quel timore con il quale molte persone guardano ancora la carrozza-ristorante. Oggi* — afferma con tono sicuro il signor Pelloni — *un servizio self service ben organizzato sarebbe senz'altro la formula di ristorazione che troverebbe il più ampio spazio di applicazione a bordo dei treni italiani ».* Da parte sua il consegnatario Cutrone della sezione di Bari fa rilevare che *« molte persone non prendono il vassoio-espresso anche perché si sentono a disagio nei confronti degli altri viaggiatori che non mangiano. D'altra parte, per molti altri, la spesa della carrozza-ristorante è eccessiva. A Bari ci sono i treni 506-2509 (Bari-Milano e viceversa) e 910-911 (Bari-Roma e viceversa) nei quali il self service potrebbe svolgere un buon lavoro ».*
Secondo il signor Piccoli le prime carrozze di questo tipo dovrebbero essere messe in servizio sui treni 280 (Roma-Monaco), 346 (Roma-Ventimiglia) e 200 (Roma-Milano). Pressoché unanimamente i nostri interlocutori condividono queste considerazioni sulle carrozze-self service. Il discorso poi si sposta su due altre formule di ristorazione: la carrozza-snack o grill e il pasto su vassoio.
« Anche la carrozza-snack, seppur in misura inferiore a quella del self-service — afferma Massimo Sacchetti consegnatario di Roma — *dovrebbe risultare gradita ai viaggiatori. In questo servizio ritengo che sia sufficiente offrire un numero limitato di piatti, ma ben preparati, ben presentati e con un pizzico di originalità. Esso potrebbe essere una valida alternativa alla carrozza-ristorante o al self service in quei treni che presentano certe caratteristiche ».*
Sull'avvenire del vassoio-espresso tutti sono piuttosto pessimisti: *« A meno che non vengano introdotte delle innovazioni sostanziali. A questo proposito, il nuovo vassoio freddo confezionato sotto vuoto è abbastanza buono; va considerato però che esso non è molto adatto per la stagione invernale ».*
« Comunque — ci dice il signor Cutrone — *il vassoio espresso, rispetto alle formule di ristorazione di cui abbiamo parlato in precedenza, deve essere visto come soluzione di ripiego per quei treni ove c'è una bassa percentuale di viaggiatori che desiderano consumare un pasto durante il viaggio ».*
Il servizio di minibar va bene così com'è attualmente. Massimo Sacchetti osserva solo che dovrebbero essere introdotti alcuni articoli (acqua minerale non gassata, succo di pompelmo, acqua brillante) e si dovrebbe cercare di utilizzare un altro tipo di pane per preparare i sandwiches: *« Ci sono molti viaggiatori che attendono la fermata in certe città per acquistare i panini preparati dal buffet di stazione con pane friabile ».*
Un'altra osservazione di carattere generale scaturita dalla nostra conversazione è che oggi i viaggiatori non hanno più ormai l'abitudine di portarsi le provviste da casa, salvo in qualche treno proveniente dal Sud.

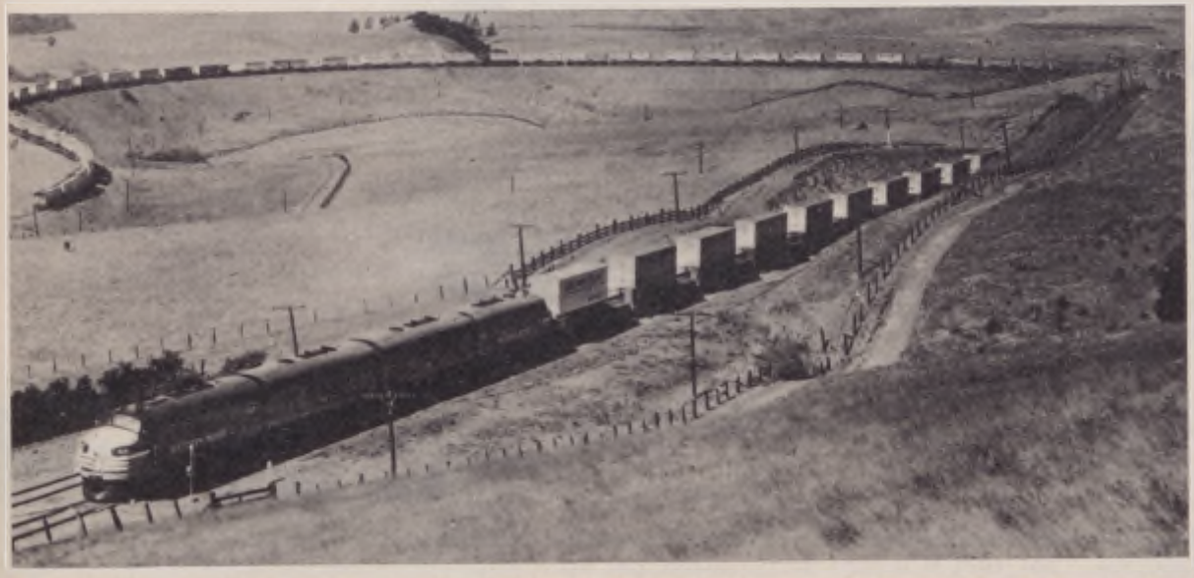
(da « Noi della Compagnia W.L. »)

BINARI NEL MONDO

JUGOSLAVIA

Prosegue l'elettrificazione

PROSEGUONO intensi i lavori di elettrificazione sulla linea principale jugoslava tra Belgrado e Skoplje (466 km). Resta ancora da elettrificare il tratto Lapovo-Tabanovic (290 km). Ormai, la trazione elettrica (con vari sistemi di corrente) si estende così da Parigi, attraverso il Sempione, a Milano, Venezia, Zagabria e Belgrado, per un totale di 2.100 km, fino appunto a Lapovo. Da questo ultimo nodo divergono gli itinerari per Istanbul, via Sofia, e per Atene, via Salonicco.



Treno « piggyback » di 75 elementi alla curva « ferro di cavallo » nei pressi di San Luis Obispo in California. Il treno viene trainato da quattro locomotori diesel ubicati in testa e in coda e di due inseriti al centro del convoglio.

INGHILTERRA

Record di velocità

IL PROTOTIPO di treno inglese a grande velocità (H S T) ha battuto, il mese scorso, il record di velocità per treni a trazione diesel. L'HST ha toccato la velocità di 227 km/h su una distanza di km. 1,6. L'esperimento, nel corso del quale è stato raggiunto il nuovo record, ha avuto luogo sulla linea sperimentale tra Northallerton e Thirsk (Yorks). Il precedente primato apparteneva ad un treno diesel tedesco che aveva raggiunto nel lontano 1939 la bella velocità di 213 km/h.

UNGHERIA

Aumenta il traffico ferroviario

NEGLI ULTIMI 20 anni il prodotto nazionale ungherese è aumentato di circa il 300 per cento ed il volume dei trasporti di circa il 290 per cento. Il traffico internazionale incide, per le ferrovie, con il 54 per cento delle entrate del settore merci ed il 50 per cento circa delle tonnellate-km trasportate. Dopo il 1965 si sono avuti in particolare i seguenti incrementi: traffico merci 48 per cento, traffico di transito 64,7 per cento, esportazione 64,4 per cento e importazione 42,8 per cento. Tra il 1965 ed il 1972 i viaggiatori trasportati verso l'estero sono passati da 2,2 a 7 milioni. Un notevole sforzo è stato fatto per migliorare le relazioni ferroviarie internazionali: così, attualmente, Budapest è collegata quotidianamente per mezzo di 22 treni espressi con le grandi città europee. Le ferrovie statali ungheresi (MAV) hanno in animo, nel prossimo avvenire, di portare la velocità commerciale di questi treni internazionali a 140 km/h, mentre ora è di 90-110 km/h.

SVEZIA

Un tunnel ferroviario tra Svezia e Danimarca

Svezia e Danimarca stanno progettando di costruire insieme un tunnel ferroviario sottomarino che dovrebbe unire i due paesi attraverso lo stretto d'Oresund.

L'opera collegherebbe Hälsingborg, nel sud della Svezia, a Helsingör, nel nord della Danimarca.

Gli orientamenti sono per un tipo di tunnel sommergibile, cioè costruito, in elementi, a terra e poi immerso.

Il transito dei treni è previsto in dodici minuti sul binario unico, alternativamente in ciascun senso. Il finanziamento del progetto dovrebbe avvenire in parti uguali da parte dei due Paesi. Se, come sembra, tutto procederà nel modo migliore i lavori veri e propri potrebbero aver inizio entro il 1985. Questo tunnel ferroviario dovrà servire quindi di complemento all'imponente opera di 19 km, in parte a ponte ed in parte a tunnel, che la Svezia dovrebbe costruire, a sue spese, tra Malmö e Copenaghen e che si prevede sarà realizzata entro, appunto, una diecina di anni.

INDIA

Carrozze con l'imperiale

PER FAR fronte al costante aumento del traffico viaggiatori le Ferrovie Statali Indiane hanno in progetto di mettere in servizio carrozze a due piani. Il materiale di trazione oggi può, in effetti, trainare treni più pesanti, ma la lunghezza delle pensiline di stazione limita fortemente le possibilità di effettuare treni molto lunghi. D'altra parte aumentare il numero dei treni porrebbe insolubili problemi sulla capacità delle linee.

Per queste ragioni, in attesa del miglioramento e potenziamento dell'intera rete, che è ora in corso, si è pensato — anche in relazione al clima — alla costruzione di questa carrozza con l'imperiale con una capacità di 134 posti a sedere, anche se essa può sembrare un ritorno ad anacronistiche vetture dei tempi andati.

GENTE E TRENI

Un viaggio da Helsinki, a sud del Paese, a Rovaniemi, sul Circolo Polare Artico

La stazione di Helsinki, in una giornata di sole. A destra, un convoglio delle VR sul ponte ferro-stradale di Rovaniemi. Sotto, la piazza del mercato a Helsinki, con barche adibite alla vendita delle merci.

LA FINLANDIA, detta « il Paese dei mille laghi », ha una superficie di 337.000 chilometri quadrati, poco maggiore dell'Italia, coperta per il 57 per cento da foreste, per il 9 per cento dall'acqua e per il restante 45 per cento da coltivazioni ed utilizzazioni diverse.

La popolazione, di 4,6 milioni di abitanti, è concentrata per lo più nelle zone meridionali.

Il reddito medio per abitante è stato in Finlandia nel 1971 di 2426 dollari, di poco inferiore a quello registrato nello stesso anno dalla media dei Paesi CEE (2921) ed inferiore a quello degli altri Paesi scandinavi (Svezia 4136, Danimarca 3506 e Norvegia 3318).

La motorizzazione privata ha raggiunto nel 1971 il valore di 15 veicoli per 100 abitanti. Negli altri Paesi nord-europei si sono avuti rispettivamente 28 veicoli per 100 abitanti in Svezia, 22 in Danimarca e 19 in Norvegia.

Tenuto conto di questi elementi che caratterizzano il livello di vita del Paese, si vede che la Finlandia occupa l'ultimo posto tra i quattro Paesi del Nord-Europa e si colloca in posizione leggermente inferiore alla media di quelli della CEE. Tuttavia in campo ferroviario essa occupa il secondo posto in Europa, dopo la Svezia, con una densità di 1,27 km di linea per 1000 abitanti.

Ciò mostra che questo Paese, pur disponendo di risorse minori, ha concentrato più degli altri i propri sforzi sullo sviluppo ferroviario, come risulta anche dalla recente costruzione di numerose nuove linee, ritenendolo uno strumento indispensabile del proprio progresso economico.

La conformazione geografica della Finlandia, circondata in gran parte dal mare e costellata al suo interno da numerosissimi laghi, favorendo il trasporto per via d'acqua ritardò durante lo scorso secolo lo sviluppo delle ferrovie. La prima linea, infatti, da Helsinki ad Hämeenlinna (108 km) fu aperta al traffico il 31 gennaio 1862.

Lo scartamento prescelto fu quello adottato dalla Russia, da cui la Finlandia dipendeva in quell'epoca, pari a 1524 mm, tuttora in uso.

Attualmente le VR (Valtionrautatiet-Ferrovie dello Stato Finlandesi) comprendono 5887 km di linee, di cui 464 a due o

più binari e 109 elettrificate, hanno un effettivo di 26.574 agenti ed hanno trasportato nel 1972 27,8 milioni di viaggiatori (24,9 nel 1971) e 24 milioni di tonnellate di merci (22,4 nel 1971).
La rete finlandese, realizzata dalle autorità russe in un'ottica puramente strategica, con un asse Helsinki-Leningrado via Lahti da cui si diramano linee lungo la frontiera orientale lungo la costa per collegare le principali città, lasciava isolate ampie zone dell'interno.
Le VR, pertanto, anche in seguito ai mutamenti territoriali del 1940, impostarono un programma di nuove costruzioni ferroviarie che, tuttora in corso di realizzazione, ha comportato dal 1965 ad oggi l'attivazione di 371 km di nuove linee. Attualmente sono in corso di ultimazione la linea Juankoski-Outukumpu (tratta Luikonlahti-Sismäjarvi, di 11 km e Jyväskila-Orivesi (tratta da Säinätsalo-Jamsankoski, di 43 Km).
Quest'ultima, che presenta alcune difficoltà costruttive, per la presenza di numerose gallerie, di cui una lunga 4200 metri, sarà completata nel 1974.
La nuova linea Tampere-Seinäjoki, inaugurata nel 1971, riduce il percorso dal nord al sud della Finlandia di circa 70 km. Concepita con criteri di elevata potenzialità essa ha un tracciato con curve di raggio minimo di 2500-3000 metri e verrà attrezzata in futuro per il comando centralizzato del traffico. Attualmente è in corso la sua elettrificazione, che verrà ultimata nel 1974.
L'anno prossimo verrà iniziata la costruzione di un'altra nuova ferrovia da Uusikanpunki a Kinkainen (60 km) i cui lavori avranno una durata di circa quattro anni.
Il parco dei mezzi di trazione delle VR ha subito profondi mutamenti negli ultimi anni per la progressiva riduzione della trazione a vapore, accompagnata dall'estensione di quella Diesel e dall'avvento (1969) di quella elettrica.
Attualmente il parco comprende 250 locomotive a vapore (di cui però solo 90 impiegate in servizi di turno), 349 locomotive Diesel, 48 convogli automotori Diesel, 41 convoglio elettrici suburbani e 184 automotrici termiche.
La trazione Diesel assicura il 94 per cento dei treni/km della rete; il resto è suddiviso fra quella elettrica (4 per cento) e quella a vapore (2 per cento).
La trazione elettrica (25 kV 50 Hz) apparve in Finlandia nel 1969, allorché fu deciso l'ammodernamento ed il potenziamento dei servizi suburbani afferenti ad Helsinki, e si va estendendo verso l'interno del Paese.
Al momento sono in esercizio 109 km di linee elettrificate che fanno capo ad Helsinki e sono percorse da convogli di moderna concezione, espressamente studiati per i servizi pendorari.
Ogni unità è costituita da un'automotrice e da una rimorchiata permanentemente accoppiate, è dotata di un aggancio automatico e di possibilità di comando in multiplo, ha una potenza continuativa di 860 kW e può viaggiare ad una velocità massima di 120 km/h.
L'arredamento interno, realizzato con laminati plastici dai colori gradevoli e comodi sedili imbottiti, è notevolmente curato. Ciò ha il duplice fine di rendere il mezzo ferroviario competitivo rispetto agli altri e di offrire ai pendolari, i quali costituiscono una particolare categoria di utenti destinata a trascorrere quotidianamente in treno una parte del proprio tempo libero, condizioni di viaggio confortevoli.
Attualmente sono in corso di consegna i primi sei esemplari di un lotto di 27 locomotive elettriche commissionate all'industria russa e destinate al servizio della nuova linea Helsinki-Seinäjoki il cui esercizio con trazione elettrica avrà inizio, come detto dianzi, a partire dal 1975.
Queste macchine — la cui parte elettrica, comprendente un equipaggiamento con tiristori, viene costruita su licenza in Finlandia — sono dotate di due carrelli con due assi motori ciascuno, hanno una potenza continuativa di 3100 kW, pesano 84 tonnellate e possono marciare ad una velocità massima di 160 km/h. In corse di prova effettuate in Russia hanno raggiunto i 170 km/h.
Il rapporto potenza/peso di queste locomotive, pari a 37 kW/tonn, è tuttavia inferiore a quelli conseguiti su mezzi analoghi di altre reti europee. Sulle FS, ad esempio, si hanno per i gruppi E646 ed E444 rispettivamente valori di 39,2 e 52,5 kW/tonn.
Un viaggio in treno attraverso la Finlandia costituisce, per chi viene dal centro-Europa sovrapopolato, un'esperienza indimenticabile.
Il paesaggio, in cui prevalgono foreste di conifere e laghi, popolati da una ricca fauna, è quella di una natura ancora incontaminata, illuminata talvolta dai colori bellissimi dei lunghi tramonti nordici o addirittura, in giugno-luglio, dal « sole di mezzanotte ».
La popolazione è molto cordiale ed ha un buon livello culturale medio. Pertanto anche le difficoltà dell'inaccessibile lingua finlandese sono facilmente superabili, in quanto è molto facile incontrare, anche tra i ferrovieri, persone che parlino correttamente il Tedesco, l'Inglese o il Francese, ed in qualche caso, in verità un po' raro, anche l'Italiano.
Le velocità commerciali dei treni sono un po' inferiori a quelle di altre reti europee. Ad esempio il tragitto da Helsinki, a sud del Paese, a Rovaniemi, sul Circolo Polare Artico, lungo 973 km, viene effettuato in 14 ore e mezza, alla velocità commerciale di 67 km/h.
Il materiale rotabile è molto confortevole. Le carrozze nuove, abbastanza numerose, sono di concezione analoga a quella dei più recenti veicoli unificati europei e sono dotate di carrelli con freni a dischi atti a velocità di 140-160 km/h. Quelle vecchie, con cassa in legno, in verità ancora frequenti, sono in via di progressiva eliminazione.

Renzo MARINI

DI FINLANDIA

LA SCUOLA, TERRA DI CONQUISTA

« IERI sono andato a letto a mezzanotte, ho dovuto fare una ricerca sui Babilonesi », confida il ragionier Caroleo al collega d'ufficio. Nella situazione di Caroleo si trovano migliaia di genitori che, rientrando la sera a casa dopo una giornata di lavoro, devono fare i conti con una traduzione dal francese, un problema del tre composto, o magari una ricerca su Nabucodonosòr, re di Babilonia, figlio di Nabopolassar, come informa l'enciclopedia acquistata a rate. « Tu non potresti buttare un occhio ai ragazzi quando fanno i compiti? » vorrebbe dire il ragioniere alla moglie, ma tace perché sa che è meglio non toccare quel tasto. Ormai è rassegnato a cenare a mezzanotte (polpette fredde, sugo raggrumato) e a rinunciare al programma tivù (che d'altronde avrebbe assorbito passivamente).

Da circa un mese i nostri figli sono tornati a scuola. Undici milioni di ragazzi e 700 mila insegnanti hanno incominciato il nuovo anno scolastico. Nuovo? l'aggettivo suona amaramente ironico. La scuola è sempre nello stesso baratro di una crisi profonda. Di nuovo non c'è assolutamente nulla, tranne il foglio del calendario che attesta la fine delle vacanze estive e il ritorno dell'autunno. Già, il calendario: non serve gran che dal momento che mancano le pareti dove appenderlo. La scuola italiana non ha pareti, non ha aule, o meglio ne ha troppo poche, centomila in meno dello stretto necessario. E ogni anno la popolazione scolastica aumenta di 300 mila unità; 300 mila marmocchi indossano per la prima volta il grembiulino blu, mettono a tracolla lo zainetto con i libri, la biro e il cioccorì e si dispongono al primo incontro con la Scienza che non ha il volto della dea Minerva, ma quello della maestra, giovane o vecchia, paziente o impaziente, di ruolo o no.

Manca anche il banco per sedersi

Nei primi anni di scuola, il bambino non impara soltanto a leggere, a scrivere e a far di conto: è impegnato in un difficile lavoro che l'avvia a riconoscere in sé il mondo e ad affermare sé nel mondo, come capacità assimilativa e costruttiva; e in questa delicata fase ha bisogno di tranquillità, di sicurezza psicologica, di affettuosa assistenza. Il più delle volte, invece, non trova nemmeno il banco dove sedere; è sbalestrato qua e là in classi affollatissime, deve sottostare a turni pomeridiani irrazionali che lo costringono a saltare il pasto o a pranzare in fretta e a studiare col boccone in gola. Incolpevole pendolare, paga lui lo scotto di una scuola perpetuamente in crisi.

Anche quest'anno in molte città italiane le lezioni si svolgono in doppi e perfino tripli turni; anche quest'anno c'è stato lo stivaggio delle aule, trentacinque, quaranta ragazzi. Non bisogna essere esperti di pedagogia per comprendere che con un tale indice di affollamento le possibilità di profitto e di apprendimento risultano molto compromesse. La scuola si degrada, diventa la triste parodia di se stessa. « Gli Orazi e i Curiazi... », esordisce stancamente la maestra, convinta di parlare al vento. E alcuni insegnanti, nell'illusione di controbilanciare il poco che è possibile fare in classe, gravano la mano sui compiti di casa, col risultato di alienare ancor più dalla scuola legioni di ragazzi e di costringere innervositi genitori a compiere ricerche serali su Nabucodonosòr.

Che, all'apertura di ogni anno scolastico, torni a presentarsi puntuale la carestia delle aule e s'aggiri, come un fantasma triste e beffardo, negli androni delle scuole, è circostanza da indurre non sappiamo più se nel tedio, nella rassegnazione o nello sconforto. Possibile che la nostra società non riesca a venire a capo di certi problemi essenziali? si domanda sfiduciato l'uomo della strada. Eppure sono anni che si discutono le stesse questioni con le stesse parole. Nel 1967 venne approvata una legge che stanziava mille miliardi per l'edilizia scolastica. Una cifra record, un fiume di denaro che (come una cascata d'acqua aziona una turbina) avrebbe dovuto mettere in moto, in centinaia di cantieri, geometri, capimastri, muratori, carpentieri, calcinai; qua sorgono impalcature; là s'innalzano muri maestri; si odono le ruspe borbottare, gli argani gracidare. Almeno così pensava l'uomo della strada. E invece niente. Tanta è la lentezza e la complessità delle pubbliche gare d'appalto che, per alcuni anni, non si è mosso nulla; e le divisioni di competenza fra potere centrale e regionale hanno contribuito ad aggravare il ritardo. Alla fine del 1972, risultavano spesi appena 143 dei mille miliardi stanziati. Attualmente, come informa un rapporto del Ministero della Pubblica Istruzione, sono in costruzione 7.287 edifici. Ultimati che siano, bisognerà provvedere ai collaudi, all'erogazione dell'acqua e dell'energia elettrica e all'arredamento. Insomma ci vorrà ancora del tempo e, per quest'anno almeno, la situazione continuerà ad essere quella che è sempre stata; né si potrà evitare, ad esempio, che dei 3 milioni circa di bambini in età dai tre ai sei anni aventi diritto alla scuola materna (a sei anni compiuti s'accede alla prima elementare) più di un milione rimanga emarginato per mancanza di posti. Secondo un'indagine dell'Istituto per la programmazione economica (ISPE) per arrivare ad una completa normalizzazione nei diversi ordini scolastici occorrerebbero 2 milioni e 200 mila « posti-alunno »; per la sola eliminazione dei doppi e tripli turni ne occorrerebbero 800 mila; mentre, per ov-

viare alle sistemazioni precarie, in locali inadeguati, sarebbero necessari 1 milione e centomila « posti-alunno ». Per far fronte, poi, al previsto incremento della domanda scolastica fino al 1975 necessiterebbero 1 milione e 220 mila « posti-alunno » che non sono stati nemmeno programmati; così il dislivello domanda-offerta non potrà essere interamente colmato.

insegnamento formativo e non selettivo

Ma (come ognuno di noi sa e constata ogni giorno) la crisi della scuola italiana, prima ancora che di strutture edilizie, è crisi di idee, di contenuti ideologici e culturali. E ci vuol poco a capire che questa carenza è assai più grave della precedente, perché le aule un giorno o l'altro le avremo (o almeno possiamo sperare di averle) ma ancora non siamo d'accordo su che cosa dobbiamo insegnare ai nostri figli e come dobbiamo insegnarglielo. Se la finalità dell'educazione è la completa formazione dell'uomo, l'azione educativa è inconcepibile e inattuabile se non è ispirata da una concezione di base, da alcuni saldi e ben definiti principi, necessariamente di natura filosofica, pur con la massima apertura sulla concretezza della vita e dei suoi valori che non sono soltanto intellettuali e filosofici. Nel dopoguerra, l'esigenza di un profondo rinnovamento delle nostre strutture scolastiche si è posta in tutta la sua evidenza, ma finora non si è concretata in realizzazioni organiche ed incisive. Unico provvedimento di rilievo è stato quello attuato con la legge n. 1859 del 1962 istitutiva della media unica obbligatoria. Ma il mancato raccordo con le altre classi ha creato situazioni assurde, come, ad esempio, la sopravvivenza della quarta e della quinta ginnasiale, dopo che il ginnasio è stato soppresso da undici anni. D'altronde, la media dell'obbligo, la sola struttura «nuova» fra tante vecchie, è anch'essa tutt'altro che esente da lacune ed imperfezioni. L'insegnamento avrebbe dovuto essere formativo e non più selettivo; allo spauracchio dei voti e delle interrogazioni avrebbero dovuto sostituirsi giudizi individualizzati; largo posto doveva farsi ai consigli di classe aperti a psicologi ed assistenti sociali; per i rimandati dovevano essere istituiti appositi corsi di recupero; l'insegnamento, infine, era previsto a tempo pieno (mattina e pomeriggio) con la soppressione dei compiti a casa. Tali principi sono rimasti lettera morta, o sono stati fraintesi e male applicati. Su 80 mila classi, quelle che hanno attuato il tempo pieno sono appena il sette per cento; i corsi di recupero (nonostante uno stanziamento di 16 miliardi) sono rimasti nel limbo delle buone intenzioni; e, nel decorso anno scolastico, le famiglie italiane hanno speso 38 miliardi in lezioni private. La valutazione degli allievi mediante giudizi individualizzati si presta a parecchi equivoci; e quanto all'insegnamento formativo si può dire che esso formi ben poco se è vero come è vero che per una buona percentuale di allievi il passaggio alle classi superiori costituisca un trauma vero e proprio. Tra bocciature e abbandoni, la falcidia è dell'ordine del 24 per cento per il ginnasio e del 42 per cento per gli istituti tecnici industriali. Venendo ora alla scuola media superiore, si può dire che essa è probabilmente la più dispersiva e la meno funzionale del mondo. Noi italiani, infatti, possiamo vantare tre tipi di liceo (classico, scientifico e artistico), due scuole magistrali (una per i maestri elementari e l'altra per le maestre d'asilo), un istituto tecnico suddiviso in otto indirizzi e trentuno specializzazioni, ventitré tipi d'istituto d'arte, cinque tipi d'istituto professionale. In questo pittoresco ginepraio, gli allievi che arrivano al diploma e alla licenza liceale sono appena il 26,2 per cento. E anche questa è un'altra indicazione sintomatica di un profondo malessere.

La mancanza di concezioni di fondo dalle quali far discendere una completa riforma organica ha fatto della nostra scuola una specie di terra di conquista dove s'affrontano opposti sperimentalismi: si va così da ardite esperienze di educazione sessuale alla repressione conformistica spinta fino alla meschinità. Noi non abbiamo né una scuola laica, né una scuola confessionale, né una scuola reazionaria, né una scuola progressista. A quasi trent'anni dalla fine della guerra, le riforme tanto sbandierate sono ancora in alto mare. In questo modo non solo non abbiamo dato ai nostri figli una scuola degna del nome, ma li abbiamo anche alienati dalla scuola. Lo scorso anno, in un istituto tecnico romano, gli allievi hanno staccato dalla parete di un'aula il crocifisso, sostituendovi un cartello con la scritta « torno subito ». E' un episodio che, per la sua empietà stupida, indigna i cattolici, ma lascia con la bocca amara anche i laici.

Marcello BUZZOLI

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

« DUEMILA miliardi in cinque anni, quattromila in dieci, investimenti a partire dal 1975, sostanziale adeguamento delle strutture portanti del sistema alle previsioni di sviluppo del traffico, coordinamento degli interventi in un ambito di politica generale dei trasporti in tutti i settori, determinazione delle proirità obiettive con riferimenti ad un preciso quadro di formazione e di distribuzione delle risorse finanziarie del Paese, preminenza dei provvedimenti a favore del Mezzogiorno per l'elevazione dei livelli occupazionali: questi gli elementi qualificanti del Piano poliennale delle Ferrovie il cui progetto è stato approvato dal CIPE nell'ultima riunione del 7 settembre u. s. ». Così P. Marinetti, su **Il Corriere dei costruttori,** ha efficacemente e sinteticamente reso le caratteristiche del Piano FS, che dovrebbe assicurare la ristrutturazione e l'ammodernamento di tutta la rete ferroviaria nazionale.

Lo stesso giornale, che segue con grande interesse i problemi del mondo dei trasporti in genere e di quelli su rotaia in particolare, in un editoriale ha affermato che « la delibera del CIPE può essere guardata come uno dei pochi avvenimenti positivi degli ultimi tempi e come base per l'avvio, sul piano della concreta realizzazione, di quella politica generale dei trasporti che sin qui era mancata al nostro Paese o si era espressa, al solito, per episodi scoordinati e incoerenti.

Anche G. Mancini, su **Il Globo,** ha scritto che « il CIPE ha dato un futuro alle FS ». La decisione non interessa soltanto l'Azienda, pressata com'è dalla necessità di fronteggiare una crescente domanda di trasporto e dalle forzate ristrettezze di bilancio, ma è indicativa della presa di coscienza a livello governativo dell'urgenza e dell'importanza di intervenire massicciamente nel settore dei trasporti, cercando di ripristinare un maggiore equilibrio tra i diversi tipi di vettori.

Di come verranno spesi i miliardi assegnati alle Ferrovie si è occupato il **Corriere della Sera,** mentre **Il Giornale del Mezzogiorno** ha pubblicato un articolo dello stesso Ministro dei Trasporti, on. Preti, nel quale si pone soprattutto in rilievo che la preminenza verrà data al potenziamento delle linee meridionali. « Mezzogiorno, prima stazione della riforma ferroviaria » ha intitolato un suo articolo sull'**Umanità** M. Foschi, che ha pure riportato un commento del Ministro Preti sull'importante provvedimento. Lo stesso tema è stato affrontato dal Sottosegretario ai Trasporti, on. Masciadri, in un articolo apparso sull'**Avanti!** con il significativo titolo « Una nuova politica ferroviaria per i collegamenti nel Meridione ». Il commento del Sottosegretario ai Trasporti, sen. Cengarle, è stato riferito dall'**Unione sarda.** L'intervento dello stesso Sottosegretario alla tavola rotonda sul tema « I trasporti ferroviari nel Mezzogiorno » che ha avuto luogo a Bari nel quadro delle manifestazioni per la Fiera del Levante, è stato riportato da **Il Globo** e da **Momento-sera,** che in un servizio di V. Marrucci afferma che il potenziamento della rete ferroviaria è uno dei mezzi per ridurre il divario ancora esistente tra Nord e Sud.

Il Corriere del giorno, riferendosi sempre al discorso del Sen. Cengarle, ha sottolineato i provvedimenti previsti nel Piano FS che interessano la Puglia. **Il Mattino** e **Il Popolo** hanno reso noti i nomi delle personalità e degli esperti che hanno partecipato alla tavola rotonda, tra i quali il Direttore Compartimentale FS di Napoli, on. Frunzio, e quello di Bari, ing. Candiloro, i cui interventi sono stati riportati, sia pure brevemente, da **La Gazzetta del Mezzogiorno.** Sulla situazione dei trasporti in Puglia, sempre in occasione della Fiera del Levante, ha scritto un articolo sull'**Unità** R. Consiglio, secondo il quale i programmi previsti per il Sud sono ancora insufficienti, considerata la situazione attuale degli impianti e delle infrastrutture.

L'impegno del Governo e suo personale per il nuovo Piano FS è stato poi ribadito dal Ministro dei Trasporti in occasione della Giornata del Ferroviere. **Il Globo,** in un servizio di G. M., ha riferito che l'on. Preti ha dichiarato di voler fare di tutto per evitare che i già pesanti problemi che oggi affliggono le nostre ferrovie si aggravino ancor più: « ogni minuto è prezioso ». Anche **l'Avvenire, Il Sole/24 Ore** e **Il Tempo** hanno parlato dell'avvenimento che, come è noto, si celebra ogni anno il 3 ottobre in tutta Italia. **Il Resto del Carlino, La Stampa,** il **Corriere della Sera,** l'**Arena** hanno pubblicato le parti salienti dei discorsi pronunciati dalle autorità politiche e aziendali che hanno presenziato la cerimonia nelle varie sedi compartimentali.

Il 30 settembre scorso, come è noto, in concomitanza con il ritorno all'ora solare, è entrato in vigore l'orario ferroviario invernale, che avrà efficacia fino al 25 maggio 1974. Le più importanti novità in esso contemplate sono state illustrate, nel loro insieme da **Il Sole/24 Ore, Il Resto del Carlino, Il Giorno, ilRoma, Il Mattino, La Nazione.**

Il **Corriere della Sera** ha parlato dell'istituzione dei « gran comfort » Vesuvio e Cycnus, che faranno servizio uno sulla linea Milano-Roma-Napoli e l'altro sulla Milano-Genova-Ventimiglia. **La Notte** ha messo in risalto che con il nuovo orario è stato potenziato il servizio treno + auto, dato che la formula ha avuto un successo senza precedenti nei primi otto mesi dell'anno. Per **Il Piccolo** una delle principali innovazioni è rappresentata dal collegamento giornaliero di carrozze-letto Trieste-Torino.

Rientra nel quadro l'unificazione del sistema di trazione elettrica sulla linea Savona-Torino, che, come hanno scritto **Il Lavoro** e la **Gazzetta del Popolo,** porterà benefici agli utenti sotto tutti gli aspetti, ma specialmente per il miglioramento dei tempi di percorrenza; e, in una proiezione più ampia, la nuova galleria Santa Lucia, l'opera più impegnativa del nuovo tronco ferroviario Salerno-Nocera Inferiore che, come hanno ricordato **Il Popolo, Il Mattino, Il Sole/24 Ore** e il **Corriere della Sera,** eliminerà l'attuale strozzatura che rappresenta per l'intera linea Reggio Calabria-Napoli, e, quindi, per la più importante comunicazione ferroviaria Sud-Nord e viceversa.

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

UN ROMEO al verde è passato dal vagone-letto al letto di un ospedale. Accompagnata alla stazione per l'ultimo addio una francesina della quale si era perdutamente innamorato, il giovane V.R. non ha resistito: un attimo prima che il treno partisse vi è balzato sopra e poco dopo è comparso nello scompartimento del vagone letto, di fronte alla fanciulla sbalordita ma felice. Felicità breve, giacché poco dopo arriva il controllore e chiede i biglietti alla coppia. Romeo ne è privo, il controllore si accinge a verbalizzare. « Scendo subito, lasci fare. Non ho una lira ». « E allora perché è salito? ». « Capirà, l'amore! » sospira il giovane. Ma il controllore tetragono non si commuove. Romeo allora s'infuria, uno spintone, una parola, una gragnola di pugni e all'Ospedale della stazione più vicina una prognosi di dieci giorni per l'uno e di otto giorni per l'altro, con relativa denuncia. La francesina ha proseguito il viaggio, sognando il suo focoso ma squattrinato Romeo.

MG

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

Gentili amici,
l'impegno da me assunto nel numero di « Voci della rotaia » di agosto-settembre, recentemente uscito, verso i pensionati che avevano precedentemente scritto al giornale, sarà mantenuto con la risposta che essi riceveranno personalmente giacché se dovessi fornire i chiarimenti richiesti sullo stato della loro pratica di pensione attraverso queste colonne farei un lavoro utile solo a pochi e cioè a coloro che sono direttamente interessati e non alla collettività dei ferrovieri in pensione ai quali poco o niente importa di sapere che al Tizio o al Caio è stata finalmente concessa la sospirata pensione.
Un giornale della tiratura di « Voci », sul quale sono appuntati gli occhi di tutti i ferrovieri, attenti a cogliere, attraverso una notizia, una informazione o la illustrazione di una nuova disposizione di legge, una risposta ad un proprio intimo problema che non trovava soluzione con il solo ausilio della limitata conoscenza individuale della vasta normativa pensionistica, peraltro in continua evoluzione, ha il dovere di trattare questioni a carattere generale la cui disamina porti a contatto con il grande pubblico dei lettori nuove cognizioni da cui il pensionato, o colui che si avvicina al pensionamento, possa trarre spunto per far valere una sua richiesta prima inascoltata o, perché no, per dare suggerimenti magari al collega meno provveduto su come impostare una rivendicazione.
Ho assunto la dirigenza della Divisione Pensioni da poco più di un mese e sto affrontando insieme ai miei collaboratori dei preoccupanti problemi nel settore operativo per normalizzare il lavoro delle liquidazioni delle pensioni, appesantito dall'inevitabile arretrato che si è formato a causa del succedersi, in breve volgere di tempo, di disposizioni e leggi contenenti nuovi benefici pensionistici di cui i ferrovieri hanno il diritto di avvalersi.
Alludo alla riliquidazione delle pensioni in applicazione del D.P.R. 1081/1970, alle riforme di pensione per tener conto dei benefici combattentistici, dall'art. 29 della Legge 40/67, delle promozioni tardivamente comunicate, nonché di tante altre disposizioni che ci costringono a continuo riesame di posizioni che ritenevamo ormai definite.
Sono stato indotto ad esporre quanto precede perché preoccupato dalla valanga di lettere giunte in questi giorni al giornale da pensionati che scrivono per conoscere a che punto è la trattazione della loro pratica.
Amici, come avrete capito da soli, sono nell'impossibilità di rispondere a tutti. Posso assicurarvi però che le vostre istanze saranno esaminate attentamente ma riceverete risposta solo nel caso che l'Ufficio vi debba chiedere dei documenti non ancora acquisiti, giacché la definizione delle pratiche che risultano complete della documentazione necessaria sarà effettuata anche senza la vostra sollecitazione.
Ed ora passiamo a quesiti che mi sono stati rivolti.
Un gruppo di pensionati ha chiesto di conoscere:
1) se perdendo la cittadinanza italiana si perde anche il diritto alla pensione;
2) a chi spetta il rateo di pensione rimasto insoluto alla morte del pensionato;
3) qual è la portata della sentenza della Corte Costituzionale n. 133 del 3-12/7/1972 circa il requisito della nullatenenza.

Nell'ordine rispondo:

Perdita della cittadinanza

L'art. 17 — ultimo comma — della Legge 18.3.1968, n. 249, ha enunciato che « la perdita della cittadinanza italiana non comporta per i dipendenti dello Stato la perdita del diritto al trattamento di quiescenza».
La legge in parola recava tra l'altro delega al Governo per il riordinamento dell'Amministrazione dello Stato, il decentramento delle funzioni e il riassetto delle carriere e delle retribuzioni dei dipendenti statali, e pertanto sorsero perplessità se attribuire alla norma in detto articolo contenuta carattere programmatico o precettivo, se essa cioè fosse già operante come legge dello Stato o se dovesse ancora attendere, per divenire tale, una successiva conferma.
Alla disposizione, dato il modo stesso della sua formulazione, fu conferita nella interpretazione delle pubbliche amministrazioni, forza operante e pertanto fu ritenuto senz'altro applicabile anche nei casi di perdita della cittadinanza avvenuta anteriormente alla entrata in vigore della citata legge 249/1968 sia per gli ex dipendenti che per i loro aventi causa.
Ne deriva che dalla data di entrata in vigore della legge devono intendersi abrogate tutte le disposizioni che, in conseguenza dell'acquisto della cittadinanza straniera, prevedono la perdita del diritto del dipendente o del pensionato statale al conseguimento ed al godimento del trattamento di quiescenza spettante e vanno altresì ripristinati integralmente i trattamenti di quiescenza che sono stati perduti per effetto delle disposizioni stesse.
Per il ripristino o l'acquisto della pensione occorre una domanda (in carta semplice) dell'interessato, ed il relativo diritto alle rate è soggetto alle norme vigenti sulla prescrizione.
In caso di diritto al sussidio per una sola volta, in luogo della pensione, lo stipendio da prendere a base per la relativa liquidazione è quello spettante in base alle norme vigenti alla data di cessazione dal servizio e va applicato, ove non ricorrano i presupposti, l'articolo unico della Legge 2.4.1958, n. 322 sulla ricongiunzione delle posizioni previdenziali ai fini della costituzione della posizione assicurativa presso l'INPS.
La disposizione che precede è stata confermata con l'art. 14 del D.P.R. 28.12.1970, n. 1081.

Tutta la corrispondenza relativa a questa rubrica e le eventuali iniziative che ne dovessero scaturire devono seguire sempre e soltanto il canale pensionati - Redazione Voci. Le risposte ai lettori sono di esclusiva competenza del dr. Roberto Antonelli che, come noto, dal numero di agosto-settembre cura per conto del Periodico Aziendale la rubrica « Amici in pensione ».

Rateo di pensione

Il diritto al rateo di pensione, lasciato insoluto dal pensionato all'atto del suo decesso, fino alla data di entrata in vigore del D.P.R. 28 dicembre 1970, n. 1079 (8.1.1971) era regolato da norme di diritto civile per cui ad esso potevano accedere gli eredi legittimi, secondo l'ordine di vocazione ereditaria o, se esistevano, gli eredi testamentari fatta salva naturalmente la quota spettante ai legittimari.
L'art. 14 del citato D.P.R., innovando in materia di successione, ha posto tra l'altro sullo stesso piano sia il dipendente in attività di servizio che quello già cessato dal servizio ed ha disposto che il rateo di stipendio ovvero di pensione lasciato insoluto spetta al coniuge superstite non separato legalmente per sua colpa o, in mancanza, ai figli.
E' stato precisato inoltre, con lo stesso articolo (2° comma) che qualora non esistano i soggetti di cui sopra il rateo è devoluto a favore degli eredi secondo le norme di legge in materia di successione.
Dalla disposizione che precede emerge chiaramente l'intendimento del legislatore di voler favorire la compagna o il compagno della vita del dipendente statale rispetto ai figli ponendo un'unica condizione: la mancanza di separazione legale per colpa esclusiva del superstite.

Sentenza della Corte Costituzionale n. 133 del 1972

L'art. 12 della Legge 15.2.1958, n. 46 — 2° comma — stabilisce che la pensione è dovuta anche agli orfani ed alle orfane maggiorenni che siano:
— inabili a proficuo lavoro;
— conviventi a carico del dipendente o del pensionato;
— nullatenenti.
Le tre condizioni debbono coesistere nel senso cioè che l'accertata insussistenza sia pure di una sola di esse non fa acquistare diritto alla pensione di riversibilità.
E' norma generale (art. 13 della Legge 46/1958) che le condizioni per la concessione della pensione di riversibilità debbano sussistere al momento del decesso del dipendente o del pensionato.
Nel caso in cui vengano a cessare, la pensione viene revocata.
Il Terzo comma del citato articolo ha precisato che si considerano nullatenenti gli orfani maggiorenni che usufruiscono di un reddito non superiore alle L. 240.000 annue, pari cioè a L. 20.000 mensili.
Di tale norma è stata sollevata eccezione di illegittimità costituzionale in riferimento all'art. 3 della Costituzione, poiché dalla stessa derivava una ingiustificata disparità di trattamento pensionistico in danno di beneficiari di pensioni ordinarie rispetto ai titolari di pensioni di guerra.
La Corte Costituzionale, attesa la fondatezza della questione, con sentenza, n. 133 del 3.12/7/1972 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 187 del 19.7.1972) ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 12 — comma 3° — limitatamente alla parte in cui considera nullatenenti gli orfani maggiorenni che usufruiscono di un reddito non superiore alle L. 240.000 annue anziché quelli che risultino non assoggettabili per l'ammontare del loro reddito complessivo all'imposta complementare ai sensi delle leggi in vigore.
Ne consegue che, per effetto delle disposizioni contenute nell'art. 30 — 3° comma — della Legge 11.3.1953, n. 87, dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza e cioè dal 20.7.1972 è stato eliminato il limite di L. 240.000 prima previsto per il requisito della nullatenenza ed al suo posto è subentrato un altro requisito: la non assoggettabilità alla imposta complementare.

Roberto ANTONELLI

TELEVISIONE

Canzonissima e il successo

E' OPINIONE comune che la televisione sia tra tutti i fenomeni sociali che si sono succeduti in Italia in questi ultimi anni quello più straordinario. Questo sia per la vastità del successo incontrato nel pubblico, senza distinzione di classe o censo o cultura, sia per l'immediatezza con cui l'abitudine al mezzo televisivo si è propagata nel paese. La televisione è oggi una realtà importante della nostra società e non sta a noi, in questa sede, giudicare se in essa prevalgono gli aspetti positivi o quelli negativi.

Interessante sarebbe tuttavia cercare di capire le ragioni di tale successo. Tanti sono stati certamente i motivi e di varia natura (motivi sociologici, economici, culturali ecc.), ma un posto a parte, tra questi, meritano alcuni programmi televisivi che, per la semplicità della loro struttura e per il tipo di comunicazione che seppero instaurare con i telespettatori, furono veri e propri veicoli propagandistici per la diffusione del mezzo televisivo. Si pensi al successo di trasmissioni come *Lascia o raddoppia* o *Il Musichiere*, che condizionarono profondamente le abitudini degli italiani e riuscirono ad influire addirittura su alcune strutture economiche e sociali del paese: non sarà difficile ricordare, a questo proposito, come nelle serate in cui venivano trasmessi quei programmi i cinema, i teatri, i locali pubblici, le osterie potevano praticamente chiudere i battenti.

Grande successo popolare dunque. Ma come si sa il successo a volte non significa tutto e occorre allora cercare di motivarlo, di dare ad esso uno spessore culturale, un alibi ideologico. La nostra televisione ha in questi ultimi tempi sentito questa esigenza e pare voglia iniziare questa operazione autocritica e demistificatrice partendo proprio da una delle trasmissioni di più indiscusso successo: *Canzonissima*.

Il successo di *Canzonissima*, giunta quest'anno alla sua diciassettesima edizione, sta prevalentemente nella sua idea base, quella cioè di unire insieme e amalgamare due grandi passioni del pubblico italiano: le canzoni e il giuoco, la musica leggera e la speranza nella fortuna, il gusto della gara e la lotteria.

Anche quest'anno *Canzonissima* si presenta puntuale all'appuntamento di ottobre ma con alcuni cambiamenti. Il più rilevante tra essi è, senza dubbio, il cambiamento di giorno e ora di trasmissione. *CANZONISSIMA '73* infatti non va in onda il sabato sera (tradizionalmente riservato ai programmi-big) ma nella cosiddetta fascia pomeridiana della domenica.

Effettivamente negli ultimi anni *Canzonissima* aveva raggiunto dimensioni sempre più pachidermiche, per la durata, per il numero dei cantanti, l'abbinamento alla lotteria nazionale di Capodanno, l'atmosfera esasperata che attorniava la competizione canora ecc. Pertanto l'intenzione di sdrammatizzare un poco il programma appare senz'altro meritoria, ma è il modo con cui si attua che sconcerta. Ci sembra infatti che più giustamente bisognava operare sul meccanismo e sulla struttura del programma, trasformando *Canzonissima* da quel grande Circo Barnum che è in un programma musicale di più giuste dimensioni, dando più spazio agli ospiti e agli intermezzi, immettendo numeri di spettacolo diversi, diminuendo il numero dei cantanti in gara ecc. ecc.

Si è voluta scegliere invece la strada più comoda ma anche, temiamo, più velleitaria. Operando sulla dislocazione del programma l'unica cosa a cambiare sarà la conformazione del pubblico, se è vero che valutazioni approssimative prevedono una diminuzione del pubblico di circa due terzi e una maggiore incidenza dell'elemento giovanile (ma quello della TV dei ragazzi).

Molti saranno coloro che dovranno rinunciare alla trasmissione (per esempio tutti quelli che giustamente non si sentiranno di fare a meno della gita domenicale), mentre coloro che vi resteranno fedeli, tra *Canzonissima* e la successiva trasmissione della partita di calcio, vedranno completamente snaturata la loro tradizionale domenica di svago. Insomma gli aspetti negativi non mancano. Come Orfeo non seppe resistere alla tentazione di girarsi indietro per vedere la sua donna amata, anche la nostra TV non ha saputo resistere al desiderio di « aprire la scatola » di *Canzonissima* per specchiarsi nelle ragioni aleatorie del suo successo. Farà la fine di Orfeo?

Canzonissima '73 che ha avuto esordio domenica 7 ottobre si articolerà in tredici puntate fino al 6 gennaio 1974. Le novità salienti, oltre allo spostamento d'orario (ore 13 e 18 in luogo delle ore 21), saranno l'assenza dei grandi big della canzone (Morandi, Ranieri, Modugno, Vanoni, Di Bari, Milva ecc.) e la partecipazione in massa di cantanti giovani e complessi.

Anche la formula sarà diversa. Per evitare lo scontro tra cantanti giovani e cantanti affermati, questa volta verranno formati due schieramenti distinti: da una parte ci saranno « debuttanti e complessi », dall'altra « i veterani ». La divisione dei due gruppi durerà fino alle semifinali per garantire anche ai debuttanti e ai complessi di arrivare alla finalissima.

I due schieramenti, per un totale di 35 nomi, saranno i seguenti. *Debuttanti e complessi:* Antonella Bottazzi, Delia, Gilda Giuliani, Anna Melato, Oscar Prudente, Tony Santagata, Franco Simone, Roberto Vecchioni, Alunni del Sole, Camaleonti, Dik Dik, Equipe 84, Nuovi Angeli, Ricchi e Poveri. *Veterani:* Al Bano, Orietta Berti, Gigliola Cinquetti, Ombretta Colli, Di Capri, Fontana, Lando Fiorini, Rosanna Fratello, Gagliardi, Dori Ghezzi, Giovanna, Fausto Leali, Little Tony, Nazzaro, Romina Power, Reitano, Marisa Sacchetto, Marisa Sannia, i Vianella e Claudio Villa.

La scomparsa di Anna Magnani

SEGNALAZIONI / TV

Riccardo Fellini, fratello del più famoso Federico, sta ultimando per la televisione italiana un programma che si annuncia assai interessante. Si intitola **Zoo folle** e affronterà il dramma degli ultimi animali selvaggi catturati nei loro luoghi d'origine per essere poi rinchiusi negli zoo di tutta Europa. Il programma si articolerà in tre puntate. La prima riguarderà la cattura: chilometri e chilometri di fuga, nelle immense distese africane, di animali braccati da automezzi ed elicotteri fino al loro collasso. La seconda puntata affronterà il problema delle anomalie psicologiche riscontrate negli animali per effetto della lunga prigionia negli zoo. Nella terza puntata, infine, si aprirà un dibattito sul problema se sia ancora plausibile oggi la funzione dello zoo tradizionale.

Il programma dovrebbe andare in onda all'inizio del 1974.

Luigi Proietti, il noto attore di cinema e di teatro, guiderà i pirati della Malesia all'arrembaggio sui videi italiani. L'attore sarà infatti Sandokan in **Le tigri di Mompracem,** un romanzo sceneggiato, tratto dall'opera di Salgari, che si sta girando per la TV con la regia di Ugo Gregoretti.

Gli ultimi 10 giorni di Hitler

DOPO *Il grande dittatore* di Chaplin e *L'ultimo atto* di Pabst (1955), un nuovo film appare ora sugli schermi a riproporre la tragica figura di Adolf Hitler. Si tratta di *Gli ultimi giorni di Hitler* di Ennio de Concini (famoso sceneggiatore, ora alla sua prima regia). Il film è il frutto di una grossa coproduzione italo-inglese che dimostra ancora una volta il vasto interesse che, soprattutto nel mercato anglosassone, riscuotono gli avvenimenti dell'ultima guerra mondiale e i suoi principali protagonisti.

Gli ultimi dieci giorni di Hitler sono quelli vissuti dal dittatore nazista nel bunker sotterraneo di Berlino, e precisamente quelli che vanno dal 20 aprile 1945, allorché il führer festeggiò il suo 56° anno di vita, al 30 aprile, allorché si uccise insieme ad Eva Braun. In questo senso il film riveste un notevole interesse soprattutto come documento storico, considerando l'assoluta scarsezza di testimonianze attendibili su quelle che furono le ultime ore di Hitler.

Nel film viene rappresentata con attendibilità realistica l'atmosfera strana che doveva regnare nel bunker: da una parte Hitler, sempre più immerso nei suoi incubi di grandezza e nella sua sfrenata megalomania, dall'altra la corte dei suoi generali e consiglieri che pur consapevoli ormai del crollo politico e militare della Germania non trovano il coraggio, paralizzati dal terrore come sono, di ribellarsi alla tragica personalità del loro capo. In questa situazione umanamente insostenibile e aggravata dal senso di oppressione dato al bunker dalla costante illuminazione artificiale e dai rumori sempre più vicini della battaglia, si susseguono tutta una serie di riti assurdi e imbarazzanti: i consigli di guerra con Hitler che escogita mosse tattiche sempre più incredibili, le feste e i pranzi solenni, la cerimonia nuziale di Hitler e la Braun, il suicidio.

Altro punto di forza del film (addirittura un film nel film) è Alec Guinness che dà di Hitler una interpretazione assolutamente indimenticabile. Al di là del solito personaggio stereotipato fornitoci dalla storiografia ufficiale, abbiamo un Hitler che è insieme personaggio grottesco e tragico, lugubre e ironico, ridicolo nella sua follia ma anche irresistibile con la sua personalità demoniaca.

Accanto a questi pregi tuttavia non possono essere taciuti alcuni limiti del film. Per esempio la sua scarsa compattezza stilistica nella non perfetta cesura tra scene di repertorio e scene ricostruite in studio: queste ultime girate con ben diverso ritmo e respiro, venate costantemente da una sottile e amara ironia. Altro limite (forse il più importante) ci pare di riscontrarlo in una precisa scelta di sceneggiatura, e cioè una sottolineatura troppo marcata della follia di Hitler. Con tale scelta rappresentativa si rischia di fare emergere, con il film, un'interpretazione storica del nazismo abbastanza semplicistica e ormai superata da tempo: quella secondo la quale la ferocia del nazismo e i suoi errori più tragici sarebbero spiegabili anche alla luce della follia di Hitler. In altri termini, e proseguendo il ragionamento per assurdo, si sarebbe tentati di concludere che se Hitler fosse stato un po' più equilibrato mentalmente il nazismo sarebbe stato, in definitiva, quasi accettabile.

In realtà sappiamo che se la follia di Hitler può essere considerata occasionale (e psicologicamente spiegabile visto il potere decisionale assoluto detenuto dal führer), la proiezione storico-politica del nazismo ha ubbidito a una logica ferrea. Quella ideologia, infatti, nata da motivazioni politiche, economiche e sociali precise, fondata sulla esasperazione dello spirito nazionalistico, sull'esaltazione dell'individuo, del superuomo, della difesa della razza ecc., non poteva che giungere prima ad una radicalizzazione brutale dei metodi di lotta e di propaganda, e poi ad una conflagrazione bellica generale.

Ma al di fuori di tutto questo *Gli ultimi dieci giorni di Hitler* si limita a dare una testimonianza partecipe e rigorosa della fine politica e umana di uno dei protagonisti più emblematici e terribili della nostra epoca, e in questa misura di intervento il film trova una sua giusta collocazione e una sua spettacolarità.

Non è certamente retorico riconoscere che la scomparsa di Anna Magnani ha lasciato un vuoto profondo in noi, se non artistico, certamente umano. E' come se un affetto intenso fosse venuto improvvisamente a mancare, come se una cosa creduta inestinguibile fosse invece scomparsa per sempre. Perché ci era tanto cara Anna Magnani? Certamente non soltanto per la sua bravura di attrice, per la sua bellezza particolare, per la sua bontà. Ognuna di queste categorie infatti offre di lei una visione riduttiva da rifiutare. Amavamo la Magnani per il «personaggio» che era, per quello che rappresentava e significava per tanti di noi. Al di là della donna e della attrice c'era una persona «umana», direbbe Pasolini, cioè una persona che aveva avuto il coraggio di rimanere sempre se stessa, in un mondo — quello dello spettacolo, ma anche quello più quotidiano — dove il compromesso o l'accomodamento sono moneta corrente, elementi quasi inevitabili. Le conseguenze di questo atteggiamento furono evidenti. Quella di Anna Magnani è stata spesso una vita infelice. In questi ultimi anni l'attrice viveva in disparte. Sempre meno erano gli amici che riceveva. Eppure questa autoesclusione era solo apparente. Troppo vero e amato il personaggio. Troppo prorompenti la personalità e il carattere. La Magnani continuava ad avere un rapporto ininterrotto con la gente più semplice, con quella umanità più genuina in cui era facile per lei riconoscersi ancora. Ne abbiamo avuto una prova anche noi nell'incontro che Anna Magnani ha avuto con alcuni ferrovieri durante le riprese del suo film televisivo «La sciantosa» girate in un impianto ferroviario e di cui una vivida testimonianza è la fotografia pubblicata accanto. Si trattò di un incontro semplice e improvvisato eppure incredibilmente pieno di calore umano e simpatia. Anche in quella occasione si manifestò la grande facilità comunicativa della Magnani, ma anche la sua capacità di salvaguardare, in un mondo come il nostro, questo patrimonio di freschezza umana, di istinto alla solidarietà, di misura d'affetto incontaminata.

Non è neppure il caso, crediamo, di indugiare sull'attrice. Tutti conosciamo i suoi film, i suoi successi anche internazionali, i riconoscimenti riportati in tutto il mondo. La Magnani è stata un'attrice in cui ognuno di noi ha visto rispecchiate le proprie illusioni, le proprie paure, le proprie ribellioni.

Caso forse unico nella storia dello spettacolo, ad ogni grande interpretazione della Magnani ha corrisposto una stagione importante della sua (e della nostra) vita. Chi può ricordarla ora senza emozione attaccata al telefono, come fosse l'ultima speranza, in «La voce umana» di Jean Cocteau, o abbattuta dai mitra tedeschi nelle strade di «Roma città aperta», o spersa nelle illusioni di madre in «Bellissima», o accesa nelle ribellioni civili di «Mamma Roma», o sublime e indifesa nel «Miracolo» di Roberto Rossellini.

E anche la sua scomparsa è avvenuta in un modo indimenticabile. La sera del 26 settembre, mentre in TV andava in onda il suo ultimo film, il male terribile, sempre temuto da Nannarella, spegneva per sempre il suo sguardo furente.

I FILM DA VEDERE

PER TUTTI

Una breve vacanza di Vittorio de Sica
Gli ultimi dieci giorni di Hitler di Ennio de Concini
La febbre dell'oro di Charles Chaplin (riedizione)
Il delitto Matteotti di Florestano Vancini
Il giorno dello sciacallo di Fred Zinneman
Il ladro di Parigi di Louis Malle
L'imperatore del Nord di Robert Aldrich

PER GLI ESPERTI

Effetto notte di Francois Truffaut
L'ultimo spettacolo di Peter Bogdanovich
Donne in amore di Ken Russel
Un tranquillo week-end di paura di John Borman
Sussurri e grida di Ingmar Bergman

LIBRI

La storia è un'opinione?

A VOLTE capita nel panorama editoriale d'incontrare dei libri assai strani sia per l'impossibilità di inquadrarli in un genere letterario preciso, sia per la difficoltà di trovare un giusto metro di lettura per essi. *Asse pigliatutto* di Lucio Ceva (Mondadori, pp. 281, L. 3.000) è un caso tipico. Si tratta infatti di un libro che ironizzando apertamente su un certo tipo di memorialistica di guerra trova il modo, nello stesso tempo, di fare della politica, della storia e, naturalmente, della narrativa.

Il protagonista di *Asse pigliatutto* è un generale in pensione, un certo Triora di Rondissone, ufficiale dello Stato Maggiore italiano dal 1937 al 1943, che decide di scrivere le sue memorie sulla seconda guerra mondiale. Il caso sorprendente è che la seconda guerra mondiale non si svolge come sappiamo ma in un modo del tutto stravolto e ribaltato. L'Asse italo-tedesco infatti per un caso fortuito vince la guerra. Ma la catastrofe è solo rimandata ai giorni nostri. Il fatto è incredibile ma la finzione è talmente realistica da coincidere quasi con la realtà.

E' ovvio però che un libro simile se si limitasse al paradosso o al divertimento fine a se stesso, servirebbe a ben poco. In realtà la storia « fantasiosa » di *Asse pigliatutto*, al di là dell'invenzione narrativa, aiuta a comprendere e a verificare da una nuova luce i fatti, le tensioni militari, i principi ideologici, le cause della storia « vera ».

Lucio Ceva, oltre a una divertente visione della storia, offre una sua personale riflessione politica: la storia ha una sua dinamica e una sua logica interna insopprimibile, anche rovesciandone i presupposti non si può che arrivare, in prospettiva, al medesimo epilogo.

Ma al di là di queste considerazioni, più o meno opinabili, *Asse pigliatutto* si fa raccomandare per la straordinaria conoscenza storico-militare dimostrata dall'autore. Tanto precisa e articolata è la sua ricostruzione che al lettore che si lascerà coinvolgere dalla lettura, capiterà ad un certo punto di meravigliarsi di come la storia abbia potuto svolgersi in modo diverso.

SEGNALAZIONI / LIBRI

La nazionalizzazione delle ferrovie di Antonio Papa - Edizioni GUIDA, pp. 158 L. 3.000.
L'esordio dello Stato-industriale. Le vicende che portarono, sotto Giolitti, alla prima storica nazionalizzazione. Gli studi, i contrasti, le battaglie parlamentari.

L'uomo d'azienda di Antony Jay - Rizzoli, L. 3.500.
Il mondo aziendale visto e analizzato dall'interno delle sue strutture.

Il Sindacato fra contratti e riforme di Gino Giugni - De Donato editore, pp. 193, lire 1.800.
La storia delle battaglie sindacali e delle discussioni dall'autunno caldo a oggi.

Il Papa e il diavolo di Vittorio Gorresio - Rizzoli, pp. 235, L. 3.500.
Un best-seller assoluto. Un saggio politico-religioso, brillante e rigoroso, sul papato di Paolo VI. Un libro che sta suscitando appassionate reazioni e polemiche.

L'antropometro italiano di Luigi Barzini jr. - Mondadori, pp. 360, L. 3.500.
Una personalissima visione della storia d'Italia, attraverso ritratti di italiani illustri, ricordi e meditazioni.

Chi difende Roma? di Melton S. Davis - Rizzoli editore, L. 5.500.

La stampa italiana del dopoguerra 1943-1972 di Paolo Murialdi - Editore Laterza, pp. 644, L. 2.900.
Un panorama completo delle vicende del giornalismo italiano. Dai grandi quotidiani di informazione alla concentrazione delle testate.

Piano col bisturi del Dott. Lawrence P. Williams - Feltrinelli - L. 3.000.
Secondo l'autore, un famoso chirurgo americano, un intervento operatorio su sei potrebbe essere evitato. Consigli pratici per difendersi da chirurghi privi di scrupoli e organizzazioni sanitarie disoneste.

La superficie della terra - Atlante iconografico di geografia fisica di David C. Money - Zanichelli, pp. VI-178, L. 3.400.

DISCHI

a cura di **Paolo Magliozzi**

Ritorna Umberto Bindi

DOPO NOVE anni di assenza dalle sale d'incisione, ritorna alla ribalta musicale uno dei più grandi cantautori italiani: Umberto Bindi. « Con il passar del tempo », questo è il titolo del long playing, segna una tappa precisa dello sviluppo musicale di questo artista che, insieme a Tenco, Paoli, Lauzi, può considerarsi un caposcuola nel nuovo discorso della nostra musica negli anni '60. Molto importante è stato l'apporto in questo disco dell'arrangiatore e direttore d'orchestra Bill Conti, che con la sua abilità è riuscito a vestire a nuovo alcuni dei vecchi successi di Bindi presenti in questo 33 giri. E' il caso de « Il mio mondo » e de « Il nostro concerto ». Comunque il disco non si ferma qui: bisogna ricordare anche « Scusa », « Con il passar del tempo » (che dà il titolo al disco), « Via Cavour in quel caffè » e « Io e la musica », scritta insieme a Bruno Lauzi, e piccolo gioiello dell'intero 33. Il disco, che è edito dalla West Record e distribuito dalla Fonit-Cetra, è in commercio anche su nastro ed è presente nella classifica di Voci al quarto posto e non accenna a nessun cedimento, anzi è in continua ascesa.

Un buon successo sta ottenendo in questi giorni la trasmissione televisiva « Tu che ne dici? » (la prima puntata è andata in onda venerdì 12 ottobre), che vede Donatella Moretti nelle vesti di ospite fissa. Grazie a questo successo la sua casa discografica mette in circolazione il suo ultimo 33 giri « Conto terzi » che, come il precedente « Storia di storie », è formato da brani composti per lei da alcuni dei maggiori cantautori italiani. A differenza del primo lp, qui si nota una maggiore omogeneità nel discorso musicale, merito di una più attenta cura nella ricerca dei brani, fra i quali fanno spicco « Antonio e Giuseppe » di Roberto Vecchioni e « Io per amore » di Ninni Carucci. Un ottimo 33 giri questo « Conto terzi », grazie alle interpretazioni della Moretti e alle ottime orchestrazioni di Franco Pisano. Il disco, inciso per la King, è distribuito dalla Fonit-Cetra.

SOTTO LA COPERTINA

Il complesso inglese Yes darà cinque concerti al Rainbow di Londra dal 20 al 24 novembre. Da notare che il 30 settembre erano stati già esauriti tutti i biglietti soltanto con le prenotazioni postali. Stessa cosa è accaduta negli Stati Uniti. Infatti gli Yes si recheranno oltre oceano nel febbraio 1974 in una tournée che comprenderà dieci concerti: i biglietti sono stati già venduti da un mese. Nel frattempo grande successo sta ottenendo il loro ultimo 33 giri « Yessong », edito dalla Atlantic, e presente già al trentesimo posto delle classifiche italiane.

SONO USCITI SUL MERCATO...

...45 GIRI

Momento di vivere / Un ritornello niente buono niente bello - Michel Alberti (Pathè). **Tango della manomania / Casanova 2000** - Franco Franchi (Durium). **Sarà così / Uomini diversi** - Nuova Idea (Ariston). **Uomo libero / Leda Leda Leda** - Michel Fugain (CBS). **Soul Makossa / Lilly** - Manu Dibango (Decca). **Rubber Bullets / Waterfall** - 10 C. C. (Decca). **A passion play / A passion play - Jethro Tull** (Chrysalis). **Love Child / Circle** - Perez Prado & Don Alfio (Unifunk).

...33 GIRI

Portobello - Loy e Altomare (CBS). **Orfeo 9** - Tito Schipa jr. (Cetra). **Clowns** - Nuova Idea (Ariston). **Arbeit macht frei** - Area (Cramps Record). **Aktuala** - Aktuala (Bla... Bla..). **Zarathustra** - Museo Rosenbach (Ricordi). **Il vestito rosa del mio amico Piero** - Gian Pieretti (Ricordi). **Cos'è l'amore** - Elio e Angelique (CiPiTi).

CLASSIFICA 45 GIRI

1) Pazza idea - Patty Pravo (RCA Italiana). **2) ... E mi manchi tanto** - Alunni del Sole (Prod. Assoc.). **3) He** - Today's People (Derby). **4) Io e te per altri giorni** - I Pooh (CBS). **5) Angelo mio / L'anima** - Gruppo 2001 (King). **6) Anima mia** - I Cugini di Campagna (Pull). **7) Satisfaction** - Tritons (Fonit-Cetra Internat.). **8) Sempre** - Gabriella Ferri (RCA Italiana). **9) Soul Makossa** - Manu Dibango (Decca). **10) Corri cavallo** - Enrico Lazzareschi (King).

CLASSIFICA 33 GIRI

1) The Beatles 1967-70 - The Beatles (Apple). **2) Pazza idea** - Patty Pravo (RCA Italiana). **3) L'alba di domani** - Gruppo 2001 (King). **4) Con il passar del tempo** - Umberto Bindi (West Record). **5) Un disco per l'estate 1973** - Esecutori vari (Ariston). **6) Living in the material world** - George Harrison (Apple). **7) Amare per vivere** - Gino Paoli (Durium). **8) I sogni miei non hanno Età** - Peppino Gagliardi (King). **9) E la mia mrnte?** - Simon Luca (Ariston). **10) Affittasi** - David Shel Shapiro (Polydor).

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

Novità nel ricorso avverso la qualificazione

LA CIRCOLARE n. AG. 31.1/001/236 del 16 aprile 1973 ci ha fornito lo spunto per trattare, in forma quanto più possibile piana ma necessariamente sintetica dei ricorsi amministrativi. Nelle precedenti puntate — dopo un'esposizione di carattere generale — ci siamo soffermati sui ricorsi in materia di trasferimenti e di qualificazione; resta ora da accennare ai ricorsi in materia di avanzamenti.

Tuttavia, prima di entrare in argomento, riteniamo opportuno richiamare il contenuto della recente circolare n. P.2.2.1/52915 del 1° agosto 1973 del Servizio Personale con cui sono state impartite istruzioni in materia di qualificazioni per il corrente anno.

Due sono le novità di rilievo:

a) E' *modificato l'allegato 11* allo S.G. (autorità competenti a compilare i rapporti informativi, ad attribuire le qualificazioni e a decidere sui relativi *ricorsi)*. Le modifiche si sono rese necessarie per via dell'entrata in vigore del D.P.R. 748/1972 sulla disciplina delle funzioni dirigenziali, che ha portato ad un diverso ordinamento delle unità centrali e periferiche. Tale decreto stabilisce inoltre che contro i provvedimenti adottati dai « Dirigenti » è proponibile ricorso gerarchico in unica istanza al Ministro.

b) A modifica dell'art. 71 dello S.G. il ricorso avverso la qualificazione può essere proposto non più entro *quindici* giorni ma entro *trenta* giorni e, di conseguenza, anche il diritto di chiedere visione (richiesta da fare, come già detto, in carta libera) del rapporto informativo può essere esercitato nei *trenta* giorni successivi alla data della comunicazione.

2) *Ricorsi in materia di avanzamenti*

Non esiste — come già accennato nella prima puntata — un vero e proprio diritto soggettivo alla promozione bensì un interesse legittimo alla medesima; e poiché numerose sono le disposizioni che regolano tale delicata materia, altrettanto numerose sono le possibilità di avanzare ricorso nei casi di disapplicazione o illegittima applicazione della normativa.

Il nostro stato giuridico tratta della materia degli avanzamenti al Titolo V (articoli da 72 a 85) la cui originaria formulazione ha subito diverse modifiche con le leggi n. 40 e 668 del 1967 e con il D.P.R. n. 1077/1970; ad esso vanno aggiunti i vari decreti ministeriali, le delibere del Consiglio di Amministrazione e le annuali circolari del Direttore Generale, per avere un quadro completo di come funziona il meccanismo, che vede ogni anno impegnati interi settori amministrativi dell'Azienda e numerosi rappresentanti sindacali.

La materia meriterebbe un'ampia trattazione a carattere divulgativo (cosa che non è possibile fare attraverso questa rubrica) perché fra la grande massa di coloro che sono interessati annualmente agli avanzamenti, molti, ignorando tempi e modi per far valere i propri titoli, si limitano, poi, a vane recriminazioni per una non felice collocazione nella graduatoria di merito.

Limitandoci ad alcuni concetti di carattere generale, diremo che tutto il meccanismo è improntato al sistema dei ruoli chiusi; esiste, cioè, per ogni qualifica un'organico predeterminato e si può conseguire la promozione alla qualifica superiore solo se nel relativo organico risulta scoperto un posto.

Questa della vacanza del posto d'organico è una delle condizioni per poter conseguire la promozione, l'altra è il possesso, da parte del concorrente, dei prescritti requisiti di anzianità e di merito.

E', comunque, pregiudiziale, per poter concorrere alla promozione, la permanenza in servizio attivo del concorrente; è escluso quindi dallo scrutinio l'impiegato assente non solo perché sospeso in via cautelare ma anche quello in aspettativa per motivi di famiglia, per mandato parlamentare, etc.

Altri casi di esclusione sono previsti dall'art. 81 dello S.G.: scadente qualificazione (« mediocre »: esclusione per un anno; « insufficiente »: esclusione per tre anni); sottoposizione a procedimento disciplinare per mancanze punibili con sanzione superiore alla multa; procedimento penale, salvo che il Direttore Generale disponga diversamente.

Per quanto concerne le promozioni per « merito comparativo », che è il sistema fondamentale di conferimento delle promozioni, l'obbligo, introdotto con l'entrata in vigore dello S.G., di compilare i quadri di scrutinio in base ad elementi di valutazione tassativamente predeterminati (qualità di servizio prestato, incarichi svolti, etc.) e di ricorrere a coefficienti numerici (fissati a cura del C.d.A.) quali indici misuratori del merito, toglie molto spazio alla discrezionalità di cui un tempo godevano le Commissioni, mentre consente di rispecchiare chiaramente la posizione di uno scrutinando comparativamente con gli altri soggetti da giudicare.

Tutti i titoli di merito risultanti dal fascicolo personale del concorrente, ed inerenti ai vari « elementi-base », devono essere presi in esame; la mancata valutazione di uno di essi costituisce « vizio di legittimità » dello scrutinio. E' però obbligo del concorrente curare che siano acquisiti al proprio fascicolo i titoli che egli ritenga influenti ai fini dello scrutinio.

Per quanto concerne il sindacato di legittimità sulle operazioni di scrutinio, è bene ricordare che vige il principio dell'« indipendenza degli scrutini » per cui il C.d.A. può modificare, quando lo ritenga, i criteri predeterminati; in tal caso non dà luogo a vizio di legittimità l'eventuale posposizione — per via della modifica — di un concorrente ad altri che in precedenti scrutini lo seguivano.

Altro criterio è la « parità di trattamento fra gli scrutinandi » per cui è invalido lo scrutinio non solo quando si è omessa la valutazione, per taluni scrutinandi, di titoli valutati per altri colleghi ma anche quando si attribuiscono a titoli identici coefficienti numerici diversi, senza adeguata motivazione.

Ciò fa sì che le Commissioni Centrali ricorrano spesso ad una revisione quasi totale dei coefficienti numerici attribuiti dalle varie Commissioni locali: e ciò appunto per riportare ad unità il metro di comparazione fra concorrenti di diversi Compartimenti da inserire in unica graduatoria.

Abbiamo fatto una panoramica molto succinta dei principi che regolano il meccanismo delle promozioni ma è evidente che i motivi di ricorso in tale materia potrebbero essere, teoricamente, innumerevoli. E' però da dire che l'attuale sistema, pur vincolando l'amministrazione a ispirarsi, nella formulazione del giudizio, a criteri rigorosamente obiettivi, (e a darne dimostrazione nella stesura del verbale), lascia necessariamente molta discrezionalità nell'attribuire il punteggio allorché si deve procedere alle comparazioni e ciò limita, ovviamente, il successo dei molti ricorsi prodotti non per motivi di legittimità ma per motivi di merito, specie in sede giurisdizionale presso il Consiglio di Stato.

Befana sì, befana no

Continua il dialogo sulla Befana: la parola è questa volta alla Commissione Centrale del D.L.F.

Intervenendo nella discussione a suo tempo avviata da «Voci della Rotaia» la Commissione Centrale del Dopolavoro Ferroviario riassume e puntualizza qui di seguito gli aspetti salienti della situazione.

E' da moltissimi anni che tra le provvidenze in favore degli iscritti al Dopolavoro Ferroviario vi è quella tradizionale di un dono ai figli dei soci che al primo gennaio di ciascun anno solare hanno compiuto i due anni di età e non superato i sette.

L'offerta di questo dono, che viene generalmente effettuata il 6 gennaio, costituisce quella che ormai per tradizione si chiama « Befana Ferroviaria ». Invece sarebbe forse oggi più aderente alla realtà chiamare quella di cui stiamo parlando « Festa Ferroviaria dell'Infanzia ». E' questa, infatti, forse l'unica occasione che consente ogni anno di riunire per qualche ora migliaia di bambini negli impianti ferroviari in un clima genuino di festa, in quanto la consegna del dono avviene generalmente nel corso di simpatiche manifestazioni curate in maniera veramente encomiabile dalle varie Sezioni D.L.F. ed allietate, per lo più, da graziosi spettacolini dei quali gli stessi bambini sono spesso protagonisti.

Si sente però spesso chiedere: quanti sono ogni anno i beneficiari della Befana?; quale somma viene stanziata per acquistare i doni?; qual è l'importo di ciascuno dono?; come avviene la scelta dei doni?

Rispondiamo con ordine:

— Attualmente il numero dei bambini beneficiari della Befana è di circa 80.000.

— Lo stanziamento all'uopo previsto a carico del bilancio dell'Azienda è di L. 300.000.000 con integrazione a carico del D.L.F. per la copertura della spesa complessivamente necessaria per l'acquisto dei doni, che comporta un costo medio di circa L. 4.000 pro-capite.

— All'acquisto dei doni provvede, per tutte le Sezioni D.L.F. della rete, l'Ufficio Centrale mediante una trattativa privata plurima che consente — trattandosi di acquisti massivi e centralizzati — di ottenere prezzi di gran lunga inferiori a quelli al dettaglio, e pertanto i giocattoli distribuiti risultano di valore ben maggiore di quello ottenibile nel caso di acquisti di piccoli quantitativi frazionati.

La selezione dei giocattoli avviene ad opera di una apposita Commissione composta di sei Presidenti di Sezione D.L.F. membri della Commissione Consultiva Centrale del D.L.F. e dalla stessa designati.

Alla scelta definitiva dei giocattoli, fra quelli selezionati, provvedono le singole Sezioni D.L.F., che curano la manifestazione per il giorno dell'Epifania e la distribuzione dei doni ai bambini.

Già da qualche anno peraltro, sia isolatamente che nel corso di alcune assemblee di soci dopolavoristi, è stata sollevata questa domanda: La Befana deve continuare a sussistere nella sua forma tradizionale, oppure è giunto il momento di esaminare l'opportunità di utilizzare diversamente le centinaia di milioni all'uopo stanziati sul capitolo di bilancio dell'Azienda Ferroviaria (Cap. 306 interventi assistenziali...), in considerazione del fatto che spesso il giorno successivo a quello in cui il bambino ha avuto il giocattolo quest'ultimo o è già rotto oppure è accantonato? Ed è appunto su questo quesito che sono recentemente stati già riportati, da « Voci della Rotaia », dei parere contrastanti.

A chi giustamente osserva che l'attuale sistema disperde in piccoli rivoli capitali non indifferenti che potrebbero essere invece utilizzati più proficuamente per la costruzione programmata, con piani a lunga scadenza, sia di opere che di norma sono utilizzate quasi esclusivamente dai figli dei soci (impianti sportivi vari, parchi per bambini, camping etc.), che di case di soggiorno, è, d'altra parte possibile contrapporre chi, altrettanto giustamente, nota come 300 milioni non siano poi una grande somma quando si voglia realmente realizzare con essi qualcosa di utile per una collettività vasta come quella ferroviaria italiana: con quella cifra, ad esempio, non si costruirebbe, più o meno, che un albergo del tipo della « Vetta d'Abruzzo » di Roccaraso il che, anche a voler valutare i due mesi invernali e tre estivi il possibile periodo di apertura, consentirebbe una presenza di 15 giorni all'anno solo a 180 nuclei familiari, mentre i ferrovieri in servizio sono oltre 220 mila! Inoltre ove si tenga presente il fatto che sono molti i soci sparsi lungo la linea, lontani dalle Sedi in cui si può attuare qualche sostanziale provvedimento a favore di una collettività, appare più logico che si creino dei punti di vista opposti: Befana sì, Befana no.

E' proprio perché si tratta di un problema di così vasta implicazione e di così notevole portata, che di esso si preoccupano tanto la Commissione Consultiva Centrale del D.L.F. (composta come noto dai Presidenti delle 15 Sezioni Compartimentali delle FS) quanto la Commissione Centrale, che è il massimo organo deliberante sulle questioni attinenti all'attività della Istituzione Dopolavoristica, quanto, e perfino, il Consiglio di Amministrazione delle FS in occasione della elargizione annuale del contributo.

E' a tutti chiaro, peraltro, che una decisione non può scaturire da lunghe o lunghissime discussioni, e che essa deve invece essere presa con criteri democratici di rispetto del desiderio della maggioranza.

Ed è quello che si sta facendo da tempo, anche senza ricorrere a forme esasperate di consultazione: forme che finirebbero col non tener conto del fatto che si tratta di un problema in continua evoluzione, per tanti motivi, e che peraltro, postulerebbero comunque la scelta tra alternative concrete e non tra semplici idee.

Possiamo in definitiva concludere affermando che non si può dire che si stia inutilmente discutendo da tempo sull'argomento: oggi come oggi si dispone di elementi che convincono sul fatto che la maggioranza dei Soci sia per « Befana sì » e di conseguenza si è deciso di mantenere la manifestazione per il 1974, anche se lo si è fatto ripromettendosi di rivedere periodicamente il problema, onde essere pronti ad avviare quanto sarebbe necessario fare per poter cambiare rotta il giorno in cui si avesse la sicurezza che fossero mutate le condizioni di gradimento della maggioranza dei Soci.

Tanti piccoli capolavori alla III Mostra Nazionale di Artigianato di Orvieto.

Dai galeoni al Cristo in catene di bicicletta

In questa meravigliosa città medioevale dell'Umbria dove veramente il tempo sembra essersi fermato sulle stradine linde e silenziose, sulle facciate color ocra delle antiche chiese e sui balconi adorni di ferri battuti e vasi in fiore, è ormai una tradizione lo svolgersi di manifestazioni artistiche e culturali dei ferrovieri. Il 30 settembre ha avuto luogo qui la « premiazione » dei partecipanti alla III Mostra Nazionale di Artigianato Ferroviario organizzata a cura del fiorente Dopolavoro Ferroviario di Orvieto con il generoso concorso delle Autorità regionali e locali, dell'Azienda FS, dell'Azienda di Turismo e del Dopolavoro Centrale. La mostra è sistemata nelle luminose sale del « ridotto » dell'ottocentesco teatro Mancinelli in una degna cornice di pareti e di volte graziosamente affrescate. Vi hanno partecipato settantacinque concorrenti appartenenti ai D.L.F. di tutta Italia con duecentosessantasei opere suddivise nelle categorie: Legno, metallo, modellismo e fermodellismo, artigianato femminile, varie (ceramiche, cuoio, ecc.). Un pubblico raffinato ed intenditore ha affollato ogni giorno la Mostra che, a mio modesto avviso, dovrebbe definirsi « d'Arte » più che di artigianato, per l'elevato livello medio artistico dei pezzi esposti, l'estrosità e la originalità dei soggetti, la tecnica e la meticolosità della esecuzione, la varietà dei materiali impiegati.

Si rimane veramente ammirati dinanzi ad alcuni perfettissimi modelli di locomotive funzionanti « a vapore » e alimentate a gas liquido, ai fantastici vascelli d'epoca inglesi e spagnoli dai mille sbalorditivi minutissimi particolari. C'è una stupenda balestra da posizione, artiglierie e pistole antiche, un « Cristo » realizzato con catene di bicicletta, lumi, sculture in legno e in ferro, elaboratissimi lavori femminili, olii, tempere, oggetti in rame sbalzato e peltro e tante altre meravigliose cose che ovviamente non posso citare tutte per non trasformare in un catalogo questo breve servizio.

La cerimonia conclusiva della « premiazione » si è svolta nello stesso teatro Mancinelli: hanno pronunziato parole di circostanza il Presidente del D.L.F. di Orvieto Buiarelli, l'ing. Giosué in rappresentanza del Direttore Compartimentale di Roma ing. Talamanca, l'architetto Stramaccioni di Orvieto presidente della commissione esaminatrice, il dott. Scodellari capo dell'Ufficio C.le del D.L.F. che ha porto il saluto del Direttore Generale, il Sindaco di Orvieto p.i. Torroni.

Nei vari interventi sono state sottolineate la validità della iniziativa sul piano morale e sociale, il valido ed entusiastico contributo dei vari Enti, la calda ospitalità della città di Orvieto che vanta antiche tradizioni di artigianato **« espressione della libertà artistica individuale, giusto equilibrio tra il ritmo di lavoro e il tempo libero ».**

Sono state conferite complessivamente 25 medaglie d'oro e 36 d'argento con diploma nonché alcuni premi per classifica di Dopolavoro.

Domenico LOFFREDO

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC
tutto è più semplice,
sbrigativo, sicuro: si spende di meno,
il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli
perché la polizza comprende anche
la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Ricca messe** di medaglie d'oro e d'argento hanno raccolto i Scci del D.L.F. di Foligno e Ancona alla Mostra Nazionale Ferroviaria di Artigianato a Orvieto.

Gli artisti hanno presentato «capolavori» di particolare pregio e di fattura a livello professionale.

Congratulazioni quindi a:

— Dario Trabalza (DLF Foligno), medaglia d'oro per la Sezione Modellismo e medaglia di argento per la Sezione Legno;

— Vincenzo Lattanzi, Ernesto Cerchice, Ferdinando Fileni (DLF Foligno), rispettivamente medaglia d'oro, medaglia d'argento e medaglia d'argento per la Sezione Metallo;

— Lanfranco Crisanti (DLF Foligno), medaglia d'argento per la Sezione Legno.

Particolari congratulazioni alla signora Elena D'Annunzio, moglie del Rag. Domenicantonio Glave, medaglia d'argento Sezione «Varie», per le sue caratteristiche pitture su ceramica policrome, nelle quali ha saputo trasfondere estro e poesia con sensibilità e maturità di artista.

● **Renzo Marinari,** figlio dell'Applicato Capo Walter, dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale, ha conseguito il Diploma di Perito Elettrotecnico con il punteggio di 8,20, ottenendo anche una meritata borsa di studio. Congratulazioni al padre e auguri al neo-diplomato.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **A Bitonto** si è inaugurato il Circolo Ferrovieri alla presenza di autorità cittadine e ferroviarie. Il Presidente Francesco Naglieri si dimostra attivissimo ed ha già effettuato gite turistiche ed una gara di disegno per ragazzi avente come tema l'ambiente ferroviario. Riportiamo i primi classificati per ciascuna classe di studio: Michele Cicciomesse, Francesco Albergo, Marianna Naglieri, Antonio Santoruvo, Teresa Robles, Pasquale Cotugno. Auguriamo ogni affermazione al Circolo.

● **Binario 10.** Si sono laureati: Luisa, figlia del Rev. Sup. Renato di Foggia, in lettere: alla neo dottoressa facciamo gli auguri anche per il suo matrimonio col dr. Pasquale Tatò. Antonio, figlio dell'Op. spec. G. Battista Scopece dell'Off. Veicoli di Foggia, in scienze biologiche; Giovanna, figlia del C.T. Sovrint. a.r. Leonardo Lorusso, in matematica. Auguri ai neo dottori.

● **Si sono diplomati:** come geometra, il C.S. Sup. Antonio Lorusso di Bari C.; maturità classica, Emanuele, figlio del Controll. Viagg. Italo Zotti di Bari; Isabella e Marco, figli dell'Ass. Viagg. Giacomo Quatraro di Taranto, rispettivamente Infermiera e Perito Industriale; Giuseppe, figlio dell'ex C. Gest. Sup. Nicola Diana, in Scienze dell'informazione; Nicolò, figlio del C.S. Sup. De Stena Angelo, maturità scientifica; Ubaldo, figlio dell'Appl. T. Giovanni Grimaldi di Foggia, maturità classica. Auguri a tutti, anche a Giovanna, figlia del C.S. Sup. D'Avvocati Antonio di Foggia, promossa al 3° magistrale.

● **Si sono uniti** in matrimonio: il Man. Sp. Michele Leuci con Rosanna Santoro; l'Op. Qual. Nicola Patrono con Angela Cristantielli; felicitazioni agli sposi.

● **A Barletta** il nuovo Titolare è il C.S. Sovrint. Leonardo Losito al quale auguriamo buon lavoro.

● **Marisa,** figlia del Seg. S. 1ª cl. Favia dell'Uff. Rag., è stata eletta Lady Italia per il 1973. Auguri.

● **Michele Chieco,** Appl. T. Capo dell'Uff. Lavori, ha allestito una «personale» esponendo i suoi quadri già affermati. Ad maiora!

● **L'Op. Qualif.** Giuseppe Mastropasqua ha donato volontariamente il proprio sangue gratuitamente. Additiamo il suo gesto di altruismo.

● **La cicogna** ha allietato la casa dell'Op. Qual. Matteo Genzano col figlio Luciano; del Man. Saverio La Grasta con la figlia Vincenza; dell'Op. Sp. Carmine Goffredo con il figlio Antonio: auguri a tutti.

● **Sono andati in pensione:** il C. Treno 1ª cl. cav. Tommaso Colacicco del DPV di Foggia, festeggiato da superiori e colleghi. Il cav. Colacicco era noto per la sua attività nelle ACLI e nel CIRU. L'Oper. qual. IE Giuseppe Petrone della Zona di Barletta: ad entrambi auguri di serena e lunga pensione.

● **La nostra solidarietà** alle famiglie per la perdita dell'Op. Spec. Arm. Michele Raguseo del 14° Tronco Lavori; del Manovale Visconti di Brindisi e dell'Appl. Capo a.r. Arcangelo Fallacara, già dell'Uff. Movimento, tutti periti tragicamente. Le nostre condoglianze.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Binario 10.** Un «bravo» sentito a Tiziana di Adolfo Biavati, Op. spec. arm. del Tr. 29, la quale — saltando un anno, si noti — ha conseguito la maturità classica con 60/60.

60/60 anche a Loretta di Alfredo Finelli, Usc. Uff. Traz., diplomata ragioniera e tra non molto fra noi come Conduttore od Ass. Staz.

● **Nozze.** Giovanni Casadei, Ass. Staz. di Forlì, ha impalmato la gentile signorina Idriana Andreasi; auguri.

● **Cicogna express.** Felicitazioni a Mariangela Scardino, Appl. UPC, per la nascita della primogenita Anna Lisa. Idem per Amedeo Volta, Segr. UPC, cui la moglie ha donato Giovanna.

Così dicasi per la stazione di Nogara la quale, pur non essendo in grado di fare figli, ha tuttavia messo insieme un complesso corale del tutto sdentato ma di prim'ordine quanto a potenza vocale, i «5 Bellos»: Andrea (del CG Silvano Masotto), Riccardo (del Dev. Enzo Campagnolo), Davide (del Man. Gilberto Giglioli), Deborah (del Man. Luciano Moratto) e Simone (del Man. Roberto Lonardi). Buon ascolto.

● **Mario Palmieri,** Segr. Sup. 1ª cl. dell'Uff. Ragioneria, è Cavaliere RI; musico raffinato, esperto su una decina di strumenti, scommetto che si autofesteggerà suonando l'intera «Eroica» da solo. Felicitazioni, caro Mario, e suona a lungo, senza mangiar paste, se no la pancetta...

● **E' andato a riposo** Walter Pesci, CD Sovr. dell'Uff. Trazione. Esuberante, buontempone, ma sempre bravo, specialmente come istruttore del p.d.m., lascia un gran buon ricordo. E' stato festeggiato da tanti, fra i quali anche il Capo Ufficio ing. Sinisi, e gli è stata data una medaglia d'oro, a ricordo.

● **Il DLF di Imola** ha dal 1972 il gruppo cicloturistico, quest'anno salito a 15 componenti che hanno partecipato a svariate manifestazioni regionali e provinciali. Segnaliamo in particolare Diego Pelliconi (anni 37), Macch. DL Bol. Cle, il quale ha partecipato al durissimo «criterium» dolomitico, scalando vari passi. Segnaliamo altresì Giacomo Leonardi (a. 47), 1° Dev. di Imola, il quale ha preso parte alla «Forlì-Roma-Albano», km. 396 percorsi in 22 ore; sempre lo stesso ha conseguito il brevetto alpino (km. 214), scalando fra gli altri il passo Tre Croci. Mica male, questi vecchietti.

● **In una miscellanea** di qualifiche — 1° Dev., 1° Manovr., Ass. Capo st., Dev. Capo, CG Sup. e CS — lo scalo di San Donato ha salutato quest'anno i seguenti neo-pensionati: Cesarino Amorati, Walter Benini, Orlando Biavati, Pennino Bini, Arnaldo Bombacini, Bruno Cerioli, Sergio Della Casa, Nerino Fini, Bruno Gamberini, Paolino Giordani, Augusto Grimandi, Giovanni Guidoreni, Giovanni Padovan, Giorgio Sabattini, Enrico Simonetti, Otello Tesi ed Antonio Villani. I colleghi che restano sulla breccia li salutano a mezzo nostro, con ogni migliore augurio.

● **Benvenuto da Cagliari,** ma in realtà dal Servizio IE, al nuovo Direttore Compartimentale, l'ing. Domenico Muzzioli, già noto per i meriti acquisiti sia come studioso di tutti o quasi gli impianti di sicurezza della Rete che come esperto dell'esercizio. Nel lungo e cordiale colloquio avuto con lui, abbiamo il convincimento che il suo tratto sia l'espressione di una umanità tutt'altro che superficiale. Gli auguriamo pertanto di potere estrinsecare il meglio di se stesso alla guida del Compartimento, senza imprigionare entro le pareti della sua stanza la sua capacità di «comunicare», primo requisito del dirigente moderno.

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Binario 10.** A pieni voti si è laureata in Chimica e Farmacia la Signorina Liliana Spina, figlia del compianto collega Benigno, ex Revisore Capo dell'Ufficio Movimento, discutendo brillantemente la tesi «Su alcuni prodotti di condensazione del 2-idrossitiofenolo» col chiarissimo professore Antonio Maccioni dell'Università di Cagliari. Alla neo dottoressa le nostre congratulazioni.

I figli dell'Aiuto Macchinista Giuseppe Cossellu del Deposito Locomotive di Cagliari, anche

quest'anno sono stati tutti molto bravi. Serenella, infatti, è stata promossa alla terza elementare con la media del 9,50, Eliana alla 5ª elementare con la media del nove, Fernanda ha conseguito la licenza media con tutti nove decimi, Fulvia è al 2° anno di Giurisprudenza con esami superati ad alta votazione e il fratello Walter, conducendo egregiamente i suoi studi d'ingegneria, è ormai vicino alla laurea. Una bella famigliola, senza dubbio, tale da figurare a modello, e perciò diciamo ad ogni suo componente: Bravissimo!

● **Sono sette i Titolari** di Stazione della nostra rete che hanno di recente meritatamente ricevuto la promozione a Capo Stazione Sovrintendente. Tutti magnificamente festeggiati nei propri impianti: Carlo Melis, Titolare a Cagliari, Giovanni Battista Del Piano a Macomer, Eugenio Acri a Chilivani, Giuseppe Desole nella Dirigenza Unica a Sassari, Angelino Nieddu a Golfo Aranci, Teofilo Nanni alla D.U. di Olbia ed Enzo Caiazzo a Olbia, ma trasferito subito alla Stazione di Udine. L'altra attesa promozione riguarda Gigetto Giacomini, a Capo Personale Viaggiante Sovrintendente. A tutti vadano le nostre felicitazioni !

● **Sono nati**: Alessandro Deidda figlio del Segretario Tecnico del D.L. di Cagliari, Alessandra Cara dell'A. Macchinista del D.L. di Cagliari Sergio, i gemelli Vincenzo e Cristina Carrozzino del Segretario Tecnico Claudio dell'Ufficio Lavori, William Pes, primogenito dell'Applicato Piero Magno dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, Vanessa Costantino del Capo Stazione Michele di Macomer, Carmen Madau dell'Assistente Serafino di Macomer, Federico Murtas dell'Applicato Emanuele dell'Ufficio Materiale e Trazione e Lara Marinelli, secondogenita del Dott. Marinelli, Ispettore Principale dell'Ufficio Commercio e Traffico. Ai bimbi ed ai rispettivi genitori auguri d'ogni bene!

● **Marcia Nuziale** per il geometra Pasquale Manconi, Capo Stazione in Cagliari e per la dottoressa Ivana Sarais, sposi nella Basilica di Bonaria in Cagliari; per il Segretario Tecnico Giovanni Geraci, Coordinatore Trasporti dell'Ufficio Lavori, e per Silvana Cascino, sposi nella chiesa di Regina Pacis in Palermo; per il Segretario Tecnico Salvatore Sanna e per Marinella Trois nella chiesa di Santa Lucia in Cagliari. Auguroni!

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Commemorazione** dei ferrovieri caduti nell'adempimento del loro servizio, premiazione degli « anziani della rotaia », menzione dei ferrovieri donatori di sangue e premiazione dei vincitori del concorso per l'abbellimento e il decoro degli impianti, sono state le principali manifestazioni svoltesi nella ricorrenza della « Giornata del Ferroviere ».

All'Officina Veicoli di Firenze Porta a Prato, il Direttore Compartimentale Prof. Martarelli, accompagnato da funzionari e dipendenti del Compartimento e del Servizio Materiale e Trazione, ha ricordato l'ing. Emilio Beneforti-Gigli che nel 1971 perdette la vita nel compimento del suo dovere.

Dopo la Messa in memoria dei ferrovieri scomparsi, celebrata nella Saletta Presidenziale della Stazione di Firenze S.M.N. da Monsignor Bianchi, Vescovo Ausiliario di Firenze e Vicario Generale della Diocesi, sono stati consegnati i distintivi d'onore in memoria di Firmino Argenti e Alvaro Gambelli, morti sul lavoro. Profonde e colme di umana partecipazione le parole di solidarietà pronunciate per l'occasione dal Prof. Martarelli.

Dopo il più vivo compiacimento espresso nei confronti dei ferrovieri donatori di sangue — 62 dei quali hanno effettuato nel decennio 63-73 più di 20 donazioni —, sono stati variamente premiati 153 impianti partecipanti al concorso per il decoro e l'abbellimento. Oltre ai premi dell'Azienda, numerosi quelli messi a disposizione dalle varie Camere di Commercio, Aziende Autonome di Soggiorno, Enti Provinciali per il Turismo. Premi speciali alle tre Stazioni fuori concorso di Montecatini Terme, Firenze S.M.N. e Pisa C/le.

● **Medaglia d'oro** e Diploma a Catarsi Giampiero, Segretario dell'Ufficio Lavori di Pisa, il quale è stato il vincitore assoluto del primo Premio Nazionale di Poesia « Uliveto Terme », concorso recentemente svoltosi nella graziosa cittadina toscana. La sua composizione « Il Bucato », prescelta tra ben 122 poesie di 78 poeti partecipanti, è stata premiata perché, secondo la Giuria, « ricca di motivi umani nel pieno rispetto del tema ecologico e dotata altresì di notevole sapienza ritmica e immaginativa ».

Al bravo collega le nostre felicitazioni.

● **L'Officina Motori** di Firenze Romito porge un caloroso benvenuto all'Ing. Virgilio Prosperi, venuto dall'Ufficio Materiale e Trazione di Torino a dirigere l'impianto in sostituzione dell'Ing. Paolo Valentini, trasferito al Servizio Materiale e Trazione dove ha assunto le funzioni di Ispettore Generale.

● **Augurissimi** all' Applicato Sclocco Di Rienzo Michelina, dell'Ufficio OM del Servizio Trazione, recentemente divenuta madre della graziosissima Alessandra.

● **Lunga e serena** quiescenza ai colleghi che hanno recentemente lasciato l'Azienda per raggiunti limiti d'età e di servizio: Capo Stazione Sovrint. Biffi Gentili Cav. Luigi, Titolare della Stazione di Firenze S.M.N.; Conduttore Fancelli Luigi, del D.P.V. di Firenze S.M.N.; Manovale Bigi Vincenzo, del D.P.V. di La Spezia; Capo Deposito Sup. Topi Mario, del Deposito Locomotive di Pisa; Operaio specializzato Cresti Aladino, della Squadra Rialzo di Firenze S.M.N.; Operaio dell'armamento Taddei Antonio, del Tronco 19° di Empoli; Operaio specializzato Cincinelli Bruno, della 4ª Zona I.E. di Arezzo.

● **Laurea** - Con la discussione della tesi « Studio delle differenze quantitative di sodio e potassio rilevate nella saliva dei fumatori e non fumatori », si è brillantemente laureata in Biologia la sig.na Antonietta Ciampalini, figlia dell'Operaio specializzato Leonello, della 3ª Zona I.E. di Empoli. Relatore il Ch.mo prof. Ugo Becattini dell'Università di Firenze.

Organizzata dal D.L.F. si è svolta quest'anno la XI Rassegna Nazionale di Arti Figurative per Ragazzi cui hanno partecipato 1489 bambini e bambine di tutti i Compartimenti. Nella foto, uno dei disegni premiati esposto nell'atrio della stazione di Roma Termini.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Fiori d'arancio** in casa del Segr. Sup. Biagio Salvo dell'Ufficio Personale Compartimentale. La figlia Dott.ssa Gina ha detto il suo « Sì » all'Ing. Angelo Mangione nella bella chiesa di S. Giovanni Battista. Agli sposi nostri più vivi auguri e l'auspicio di giorni felici; cordiali rallegramenti all'amico collega Biagio.

● **Colleghi che si distinguono.** Il Capo Gestione Giuseppe Visconti della Gestione Autonoma ha brillantemente conseguito la laurea in Giurisprudenza con una interessante tesi sulla nazionalizzazione dei trasporti. Il collega, felicemente sposato e con due simpatiche figliole, ha raggiunto il bel risultato certamente con molto sacrificio che vogliamo sottolineare per il giusto plauso di tutti i colleghi ai quali ci uniamo per le più cordiali felicitazioni.

● **Ragazzo in gamba.** Ezio figlio del Segr. Tec. Sup. Ernesto Venturino del Reparto Collaudi di Savona ha ottenuto una splendida maturità scientifica con un brillante sessanta. Le felicitazioni e gli auguri di altrettanti proficui studi universitari.

● **A Novi Ligure** presso il locale DLF, lusinghiero successo di partecipazione e di affluenza dei visitatori per la IX Mostra Filatelica - Numismatica. L'inaugurazione da parte del Direttore Ing. Melis ha visto presente il

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Geom. Zanardi, Autorità Civili e Militari della città di Novi Ligure ed un folto gruppo di ammiratori e di appassionati. L'Ing. Melis ha sottolineato l'importanza delle manifestazioni del genere che avvicinano i ferrovieri alle cittadinanze e permettono così di valorizzare comuni interessi culturali. Premiati i Dopolavoristi Rinaldo Gibaudo e Cesare Russo del DLF di Milano; Lelio Frisone del DLF di Novi Ligure; Antonio Fava del DLF di Genova; Alfredo Palenzona del DLF di Novi Ligure. Premi, fuori concorso, per Umberto Donini ed Umberto Baggiani di Genova.

● **La cicogna** ha portato all'Assistente Biagio Tornatore il lieto sorriso di Livio. Alla signora Nadia ed al nonno Capo Tec. Sup. Tommaso dell'Ufficio Materiale e Trazione, Sezione Collaudi, i più cari auguri.

● **Un cordiale saluto** beneaugurante di lieto riposo ai neopensionati: Appl. Capo Mario Notte dell'Ufficio I.E.; Verificatore Giuseppe Fiorentino e Capo Sq. Manovali Adriano Cagliarini della Squadra Rialzo di Savona; Segr. Tec. Sup. Stefano Mosconi e Operaio Specializzato Francesco Stocchi dell'Ufficio I.E.; Operaio Sp.ti Pietro Carrea e Agostino Parodi della Squadra Rialzo di Ge. Sampierdarena; Macchinista 1 cl. Pietro Ferlini del D.L. di Novi S. Bovo; Verificatore Pietro Icardi di Ge. Sampierdarena; Operaio Spec. Aldo Tassara del D.L. di Savona ed i Primi Dirigenti Dott. Pietro Delfino dell'Ufficio Comm.le, Dott. Bartolomeo Marro dell'Ufficio Materiale e Trazione, Dott. Francesco Magro e Dott. Dino Ratto dell'Ufficio Ragionieria.

● **Un reverente pensiero** di cordoglio per l'immatura scomparsa del Dirigente Superiore Ing. Gaetano Bertolani e del Segr. Dino Cimoli dell'Ufficio Materiale e Trazione.

● **Ci uniamo al dolore** del Segr. Sup. Salvatore Saetta dell'Ufficio Ragioneria, del Segr. Sup. 1 cl. Giuseppe Cangelosi e Personale Compartimentale che hanno perso la loro cara mamma.

● **E' mancata** l'amata consorte del Capo Tec. Sup. Antonio Intiso del Posto M.C. di Genova Forni. A lui ed ai suoi familiari i sensi delle più sentite condoglianze.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **La stella al merito** del lavoro è stata assegnata all'Operaio specializzato Adino Bassanese della Zona I. E. di Voghera nel corso di una cerimonia svoltasi al Museo della Scienza e della Tecnica, presenti le massime autorità cittadine. Al bravo collega calorosi rallegramenti.

● **Il piccolo Giovanni** Luisetti, neanche un anno di vita, se ne è andato lo scorso luglio, proprio nel momento in cui stavamo leggendo la sua storia patetica sul N. 6 del nostro periodico. Quando già stava completamente rimettendosi dal travaglio clinico chirurgico sopportato mesi fa, una banale infreddatura lo ha stroncato. Al padre Andrea, dell'Ufficio Movimento, ed alla mamma, siamo particolarmente vicini unitamente ai colleghi di Palazzo Litta.

● **Ci ha lasciato** immaturamente, a 51 anni, anche il Geom. Adriano Vaccarone, dell'Ufficio Lavori. Rinnoviamo ai famigliari il cordoglio di quanti lo conoscevano.

● **Fra i funzionari** che, beneficiando della legge 748/1972 hanno lasciato in questi ultimi mesi l'Azienda, va annoverato il Dr. Alide Roncucci, dell'Ufficio I.E. Nel ricordarne volentieri le qualità umane e di dirigente, il Capo dell'Ufficio, superiori, colleghi e collaboratori gli hanno fatto dono di una medaglia ricordo corredata da una pergamena simbolicamente espressiva.

● **Binario dieci.** Con la media di 9/10 si è diplomata ragioniera la signorina Laura Taglietti, figlia del Cav. Silvio, dirigente l'agenzia compartimentale merci. Rallegramenti.

● **Marcia nuziale.** Per la gentile signorina Lucy Rizzardi e per il Geom. Alfio Marino, Segretario presso l'Ufficio Lavori. Felicitazioni vivissime.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **Cicogna express:** al C.S. Antonio Zolfino di Napoli Smistamento ed alla gentile consorte la cicogna ha fatto dono di una bellissima e florida bambolina: Irma, che unitamente alla sorellina Teresa costituiscono la gioia di babbo e mamma. Tanti, tanti cari auguri.

Analoghi auguri esprimiamo al 1° Deviatore D'Iorio Cuomo della Stazione di Torre Annunziata Centrale, per l'arrivo della secondogenita Antonella.

Anche all'Op. Sp. I.E. Lopez Federico del 4° Tronco di Napoli Centrale gli auguri dei colleghi e nostri, per essere diventato « Nonno » a seguito della nascita della nipotina, primogenita del figlio Alfredo, Capo Gestione della Stazione di Bra.

● **Hanno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età: il Segr. Sup. di 1ª cl. dott. Ugo Russo dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale; il C.T. Sup. Gennaro Gatta, Dirigente dell'autorimessa di Napoli Centrale; il Capo Manovratore Basile Antonio della Stazione di Battipaglia ed il Gestore Capo Ludovico Pasquale della Stazione di Polla. Ai neo pensionati, fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Un cordiale benvenuto** ed augurio di buon lavoro al 1° Dirigente dott. Antonino Giacò, che dall'agosto scorso ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Personale Compartimentale.

● **Trasferimenti:** il Segretario di 1ª cl. Cav. Petroli Giovanni —Capo del Reparto Amministrativo del DL di Salerno — è stato trasferito alla Direzione del Reparto 101 dell'Ufficio Materiale e Trazione di Palermo. Al simpatico amico e collaboratore auguri di buon lavoro.

— I ferrovieri della Sicignano-Lagonegro desiderano far giungere tramite « Voci » l'augurio di buon lavoro e prosperità al C.S. Superiore Consoli Alfonso, Capo dell'Ufficio della D.U. di Lagonegro, trasferito alla dirigenza dell'Impianto di Vada.

● **Nozze d'argento:** il Segr. Sup. Gaudiosi Luigi, dell'Ufficio Personale Compartimentale, e la sua gentile consorte, signora Lina Bruno, il 10 c.m. hanno festeggiato il 25° del loro matrimonio. Rallegramenti vivissimi ed auguri per le prossime nozze d'oro.

● **Fiori d'arancio:** il Dott. Tullio Zampino, figlio del C.T. Superiore Giuseppe — Dirigente il 13° Tronco I.E. di Campobasso — si è unito in matrimonio con la gentile Dott.ssa Giuseppina Stanziale. Agli Sposi felici i più fervidi auguri di piena felicità e radioso avvenire.

● **Presso l'Università di Salerno** il giovane Alessandro Giuliani, figlio del Capo Gestione Eolo, si è laureato in pedagogia con voti 110, discutendo la tesi in archeologia: « Viabilità antica dei Campi Flegrei », relatore il Chiarissimo Prof. Mario Napoli. Al neo dottore — auguri di brillante avvenire.

Rallegramenti ed auguri ai fratelli Vincenzo e Pasquale Piccolo, figli del Segretario Nicola dell'Ufficio Ragioneria, per aver conseguito il primo la maturità classica con punteggio 44/60 ed il secondo la licenza media.

Anche al giovane Oliviero Antonio, figlio del Macchinista Mario del DL di Napoli Smistamento, migliori rallegramenti ed auguri per la brillante maturità classica con punteggio 44/60 ed il secondo la licenza media.

Anche al giovane Oliviero Antonio, figlio del Macchinista Mario del DL di Napoli Smistamento, i migliori rallegramenti ed auguri per la brillante maturità classica — 60/60 — conseguita presso il Liceo Scientifico « Filippo Silvestri » di Portici.

● **I nostri lutti:** vivissime condoglianze al nostro amico C.S. Sup. Micchi Rolando, della Stazione di Campobasso, per la recente scomparsa del padre Cav. Salvatore.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Come è ormai nella tradizione,** la giornata del ferroviere è stata celebrata con particolare solennità nelle nove provincie dell'isola.

A Palermo, dopo la celebrazione della Messa da parte dell'Arcivescovo della Diocesi, Cardinale Pappalardo, in memoria dei ferrovieri caduti, il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, ha tenuto il discorso celebrativo, illustrando il significato della ricorrenza che ha il preminente scopo di festeggiare tutti i ferrovieri che per ben trentacinque anni hanno prestato lodevole servizio alle dipendenze dell'Azienda. L'Ing. Colombo ha poi fatto una analitica esposizione delle opere realizzate nel Compartimento e di tutte quelle che sono di imminente inizio coi finanziamenti ottenuti in base al « Piano Ponte » ed al « Piano Poliennale ».

E' seguita poi la consegna delle medaglie d'oro e dei diplomi agli « Anziani della Rotaia », dei brevetti e distintivi d'onore ai mutilati, ai feriti ed ai familiari dei Caduti in servizio, nonché degli assegni scolastici « Bernardo Mattarella » ed « Emanuele Franco ».

Fra i presenti alla cerimonia, oltre tutti i Capi degli Uffici del Compartimento, l'On.le Ferdinando Russo, della Commissione Trasporti della Camera, la Sig.ra Maria Mattarella, vedova dell'On.le Bernardo Mattarella, che fu per lunghi anni Ministro dei Trasporti, e la sig.ra Lina Maria Franco, vedova del compianto Direttore Compartimentale ing. Emanuele Franco.

● **Alla presenza** di un folto pubblico si è conclusa in Caltanissetta l'8ª edizione della « coppa dell'amicizia », torneo calcistico fra squadre Aziendali.

Nell'incontro di finale ha avuto la meglio la squadra del Dopolavoro ferroviario locale la quale, nei tempi supplementari, è riuscita a superare con lo scarto di una rete la squadra avversaria.

Un vivo elogio va tributato al Presidente del DLF di Caltanissetta, Cimino, che ha saputo mettere su un complesso altamente qualificato.

● **Ancora una importante** e significativa affermazione dell'Ausiliario Salvatore Giammanco, della stazione di S. Flavia Solunto. Alla mostra dell'artigianato ferroviario di Orvieto, indetta da quel Dopolavoro Ferroviario, gli è stata assegnata una medaglia d'oro esponendo una serie di lavori ad intarsio e mosaico.

● **Il giorno 6 ottobre** il personale della stazione di Bagheria ha voluto festeggiare i Capi Gestione Sovraintendenti Francesco Carollo e Giovanni Fonte, nonché l'Assistente Capo Giuseppe Lo Cascio. Il Titolare dell'Impianto, Capo Stazione Superiore Stefano Carollo, nel formulare ai festeggiati l'augurio più fervido di lunga e serena quiescenza, ha consegnato loro — a nome del personale tutto — una medaglia d'oro.

Presenti alla cerimonia il Capo del 1° Reparto Movimento Rag. Adinolfo Matta ed il Capo del 1° Reparto Traffico, Cav. Antonino Bellante.

● **La sig.na Anna Barreca,** figlia del Segretario Superiore di 1ª classe Vincenzo, dell'Ufficio Ragioneria, ha conseguito il diploma di abilitazione magistrale con la votazione di 60/60. Complimenti.

Complimenti anche per la signorina Giusy Impalloneni, figlia dell'Applicato Tecnico Capo Giuseppe, della Dirigenza Centrale I.E. di Palermo, la quale ha con-

seguito, con ottima votazione, il diploma di ragioniere.

● **Il Capo Gestione Superiore** Giulio Bennati, della stazione di Marsala, ha recentemente festeggiato le nozze d'argento. Nella circostanza parenti ed amici hanno voluto festeggiare il nostro collega e la di lui gentile moglie Sig.ra Maddalena Salamone. Al caro Giulio e signora formuliamo anche i nostri auguri.

Dopo lunga malattia ha lasciato la vita terrena il Capo Gestione a riposo Giuseppe Di Maria, lasciando un profondo vuoto fra parenti, amici e conoscenti. Nella dolorosa circostanza, esprimiamo i nostri sensi di solidarietà ai figli: Capo Stazione rag. Antonino, del Reparto Movimento di Palermo, Capo Stazione Giovanni, della stazione di Palermo ed all'Operaio specializzato Rosario, della Zona I.E. di Villa Cpicina.

● **Sono improvvisamente** deceduti il Segretario Tecnico Superiore Francesco Guttadauro, dell'Ufficio Impianti Elettrici, ed il Commesso a riposo Giovanni Battista Surdi. Formuliamo ai familiari le nostre condoglianze.

● **Il Segretario Superiore** Ebastiano Viglia, dell'Ufficio Movimento, ha voluto ricordare il quinto anniversario della tragica scomparsa del figlio Eugenio dando alla stampa una raccolta di poesie, in lingua ed in dialetto, dal titolo « L'eterno sgomento ».

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel.3520

● **L'Ispettore Capo** Praticò Dott. Venanzio ha assunto la Dirigenza dell'Ufficio Personale Comp.le. Funzionario dalle eccellenti doti di capacità e di squisita signorilità, il Dott. Praticò gode di larghissime simpatie in tutti gli ambienti ferroviari avendo già ricoperto delicati incarichi di presidenza di concorsi interni ed esterni. « Voci » porge al nuovo dirigente i più cordiali rallegramenti e gli auspici di « buon lavoro »!

● **Nella chiesa dell'Immacolata** Concezione di Montalto Uffugo Cosenza, il Reverendo Parroco Don Ermolao Portella ha benedetto le nozze del sig. Giuseppe Ceglie, analista chimico, con la signorina Loredana Rizzuti, Segretaria d'azienda, figlia di Francesco, titolare della Stazione di Acri Bisignano Luzzi e nostro valido collaboratore. Agli sposi partiti per un lungo viaggio di nozze gli auguri di « Voci ».

Anche a Reggio Calabria nel Santuario dell'Eramo si sono uniti in matrimonio la signorina Pepe Maria Luisa figlia dell'Operaio Specializzato della Sq. Rialzo Pepe Antonio ed il sig. Bruno Vadalà. Gli sposi hanno salutato amici e congiunti nel corso di un pranzo nuziale. Auguri di ogni bene.

● **Fiocco rosa.** Un amore di bimba, alla quale sono stati dati i nomi di Daniela Enzina è nata per allietare la casa del Capo Gestione di Lamezia Terme, Massimo Costabile. La piccola tanto attesa è venuta al mondo per tener compagnia al fratellino Fabio Felice ed a completare la gioia della mamma, signora Maria Serafina, e del papà. Rallegramenti!

● **Siamo lieti** di comunicare ai nostri amici che presso la Villa Salaria a Monte Sacro in Roma è nato Vincenzo Fotia al Prof. Mario Fotia e gentile consorte sig.ra Agnese Cavallo. Il vostro redattore è così nonno per la quinta volta e permettetegli questa volta di autofelicitarsi e di augurare un mondo di bene al proprio nipotino ed erede.

ROMA Servizi

Cari auguri a Natalia Casacci, figlia del nostro Redattore Capo Mario, che il 18 ottobre si è unita in matrimonio con il sig. Domenico Di Crescenzo.

● **Il giorno 3 ottobre** nella chiesa di San Marco Evangelista, Daniela, figliola del Primo Dirigente Dr. Augusto Salvati del Serv. A.G. professoressa di lettere, ha sposato l'architetto Domenico Matteucci, coronando così un idillio fiorito sui banchi di scuola. Auguri vivissimi.

● **Il giorno 7 Ottobre,** Oreste Petrucci e Genoveffa Scarino, genitori del Segretario Superiore Petrucci Ersilio dell'Ufficio I del Servizio Movimento, hanno celebrato le « Nozze di Diamante ». Agli arzilli sposetti ed all'amico Ersilio, le nostre felicitazioni.

● **Collocamenti a riposo:** auguri di lunga pensione alla collega Segr. Super. Teresa Crisarà nata Falletti e all'Ausiliario Roberto Filipponi, del Serv. Approvv.

● **Marcia nuziale** al Serv. Approvv. si sono uniti in matrimonio il Segr. I.P. Damiano Zuccaro con la signorina Rosina Lauri e il Segr. Tertulliano Magnanini con la signorina Novella Palazzi. Alle coppie felici, i nostri voti augurali.

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito un encomio ai seguenti agenti distintisi per aver compiuto atti di valore: **Luciano Pataracchia,** di Ancona; **Giuseppe Maniscalco,** di Torino; **Gioacchino Caracausi,** di Torino; **Biagio Zappia,** di Torino; **Filippo Eliantonio,** di Orte; **Enrico Battaglini,** di Bordighera; **Flavio Sandron,** di Portogruaro; **Francesco Rignanese,** di Taranto.

Sono stati inoltre elogiati, per aver prontamente restituito somme di denaro che avevano rinvenuto, i seguenti colleghi: **Amedeo Romantini,** di S. Severo; **Mauro Piermarini,** di Perugia; **Giovanni Capriotti,** di Giulianova; **Franca Sperandio,** di Novara; **Giuseppe Mauri,** di Sagrado; **Mauro Sticca,** di Savona Letimbro; **Olivio Percivale,** di Ronco Scrivia; **Nello Fabei,** di Velletri; **Dionisio Marsili,** di Foligno; **Luigi De Lazzari,** di Treviso; **Rinaldo Coser,** di Trento; **Fiorello Casasola,** di Trieste; **Lido Farnesi,** di Pisa; **Mario Zecchi,** di Voghera; **Andrea Carucci,** di Foligno; **Salvatore Esposito Mocerino,** di Palermo.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Binario X** - Sergio Colini, figlio del Segret. Super. Gino dell'Uff. Person. Compart.le, si è recentemente diplomato in « fisica nucleare » presso l'Istituto Enrico Fermi di Frascati (Roma) col punteggio di 51/60. Auguri e felicitazioni di « Voci ».

I nostri rallegramenti ed auguri anche alla signorina Chiara Teresa Cini, figlia del Segret. Tec. Cino dell'Ufficio Compart.le Materiale e Trazione che ha conseguito recentemente il Diploma di « Maturità Classica » presso il Liceo Ginnasio Augusto in Roma con la votazione di 56/60.

● **Marcia nuziale** - Il giorno 11 luglio, nel suggestivo e antico Santuario della Madonna delle Grazie a Pontecorvo (Frosinone), si sono uniti in matrimonio il perito tecnico Fernando Capaldi e la gentile signorina Rossana Conciatori dipendente della FIAT, figlia del Capo Treno Cav. Evangelista del Dep. P.V. di Cassino. Porgiamo i nostri vivissimi auguri.

● **Promozioni a Roma Termini** - Con decorrenza 1.1.1973 sono stati promossi al grado di Capo Gestione Sovrintendente i colleghi di Roma Termini: Guerino Miani, Wilson Gizzi, Leonello Chiolli, Alberto Andreozzi, Remo Righi, Mario del Signore, Emilio Biggio, Emanuele Scarabino, Mario Pesce e Omero Iacopino. Sono stati promossi C.S. Sovrintendente il collega Cav. Antonio Crenca e Capo Gest. Superiore: Orlando Petracchini, Giovanni Chielli, Vito Palumbo, Walter Righetti, Pietro Beltramme. A tutti vivissimi auguri di buon lavoro nelle nuove qualifiche.

● **I nostri lutti** - Sinceramente commossi porgiamo le nostre vive condoglianze al collega CS Superiore Leonardo Fallucchi di Roma Termini e alla gentile consorte signora Liliana Barbieri che hanno avuto l'immensa sventura di perdere il 1° settembre corr. a Roma, in circostanze tragiche, l'amatissima figlia diciannovenne Anna Maria. Ai funerali hanno partecipato numerosissimi ferrovieri ed amici in un caldo tributo di affetto e di rimpianto alla giovanissima immaturamente scomparsa.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Durante la grave** alluvione che investì quasi tutto il Piemonte dal 2 al 4 novembre 1968, le acque del torrente Quargnasca in piena provocarono il crollo del ponte in cemento armato, sito al Km. 40,855 della linea Novara-Biella, presso la stazione di Cossato. L'opera distrutta è stata ricostruita ed il suo ripristino definitivo ha avuto luogo il 26 luglio u.s., alla presenza del nuovo Direttore Compartimentale ingegner Stiassi.

Il nuovo ponte è a tre luci di oltre quattordici metri ciascuna, con impalcato a travi di ferro incorporate nel calcestruzzo e poggiate su fondazioni di pali in cemento armato di grande diametro. Per il complesso dei lavori, che hanno comportato anche la costruzione di un attraversamento provvisorio ed una nuova sistemazione dell'alveo del torrente, sono state necessarie millenovecento giornate operaie ed una spesa di oltre centosettantasette milioni.

● **Proveniente da Firenze**, il Dirigente Superiore Dr. Eugenio Pestelli ha assunto da poco la dirigenza dell'Ufficio Commerciale, mentre il primo Dirigente Dr. Giuseppe Di Toro, proveniente da Roma, ha assunto quella dell'Ufficio Personale. Un cordiale benvenuto ai due colleghi ed il più fervido augurio di buon lavoro nelle rispettive nuove sedi.

● **Gli ultimi** provvedimenti emanati in virtù del DPR 748/72 hanno sancito l'esodo del primo Dirigente Dr. Rolando Nerozzi, dell'Ufficio Trazione, e dei pari qualifica Dr. Giovanni Gallaverna, dell'Ufficio Commerciale; Ing. Michele Galatola, Capo dell'Uff. Movimento; Ing. Giacomo Proscia, Capo dell'Uff. IE, con i suoi collaboratori p.i. Emilio Massaza ed Elio Depaoli; Dr. Corrado Pintaldi, Dr. Silvio Graziano e Dr. Mario Siri del Controllo Merci; Dr. Costantino Modica dell'OMR; Cav. Firmino Magliola dell'Uff. Personale; Dr. Franco Perottino e Dr. Francesco Nemola dell'Uff. Ragioneria; Dr. Lorenzo Fassetta, Dr. Angelo Rapetti e Dr. Adalberto Barcucci dell'Uff. Commerciale e Traffico.

A tutti i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Gli stessi auguri rivolgiamo anche all'Appl. Capo Lodovico Elia, del 2° Rep. Ragioneria, che ha lasciato recentemente il servizio. A proposito dell'Elia, in questa circostanza ci piace ricordare le sue molteplici benemerenze come donatore di sangue, più volte insignito di ambiti riconoscimenti.

● **Con una simpatica** manifestazione di commiato è stato affettuosamente salutato dai suoi collaboratori e dal personale di

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

tutti i vari servizi dell'Impianto il Capo Stazione Sovrintendente Cav. Uff. Emilio Maurizi-Enrici, titolare di Cuneo, che il 31 luglio u.s. ha lasciato l'Azienda dopo quasi quarant'anni di ininterrotta ed appassionata attività ferroviaria. All'amico Maurizi rinnoviamo da queste colonne i vivi auguri che già gli abbiamo porto di persona.

● **Una mancata segnalazione** ci impedì di pubblicare a tempo debito la notizia dell'esonero, avvenuto il 30 novembre 1971, del Capo Gestione Sup. Mauro Barrella, già in servizio al Controllo Merci. Lo facciamo adesso per allora, con tante scuse per l'involontaria omissione e con auguri maggiormente fervidi.

● **Un gruppo di ferrovieri** della linea che corre lungo il Verbano ci rivolge una preghiera, che siamo ben lieti di esaudire. Un loro caro amico e quasi collega, in quanto impiegato presso il cantiere di Arona della Gestione Governativa per la Navigazione Lago Maggiore, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I. Trattasi del Cav. Fermo Genova, al quale desideriamo far giungere anche da queste colonne le nostre più vive felicitazioni.

● **Binario Dieci:** i giovani Lucia e Luciano Paglialonga hanno dato una bella soddisfazione al loro papà Giuseppe, Applicato presso l'U.P.C., conseguendo con brillanti risultati la maturità rispettivamente in Arte Applicata ed in Elettronica Industriale. Complimenti ed auguri per l'avvenire.

● **Marcia nuziale:** per il Segretario Michele p.i. Loporcaro, del 3° Rep. Ragioneria, che il 6 agosto u.s. ha condotto all'altare della Chiesa del Sacro Cuore di Gioia del Colle la gentile sig.na Chiara Stella Loliva; per l'Assistente Enrico Izzo, di Modane, e la gentile sig.na Concetta Biletto, sposatisi da poco nella Chiesa Madre di Caronia; per la gentile sig.na Maria Rosaria, figlia del Primo Diirgente Giuseppe Di Toro, Capo dell'U.P.C., la quale l'8 settembre scorso, nella Basilica Regina Apostolorum di Roma ha coronato il suo sogno d'amore con il Dr. Carmelo Parisi. A tutti tanti auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express:** Maria Rossella a Vincenzo Codella, Capo Gestione a Modane. Rallegramenti.

● **A soli quarantanove** anni è improvvisamente deceduto il C.S. Sup. Flavio Spalla, di Torino PN; recentemente ci hanno pure lasciati per sempre il C.D. Sovr. Gregorio Cerrato, del DL di Alessandria, il C.S. Sup. Pierino Ronco, Titolare di Valenza, ed il Guardiano Giuseppe Maffia, del 13° Tronco Lavori di Biella. Alle Famiglie i sensi del nostro più profondo cordoglio.

Vivissime condoglianze rivolgiamo anche ai colleghi Geom. Franco Bonini, Segretario Sup. di 1ª cl. del 5° Rep. Ragioneria, per l'immatura scomparsa della sua consorte sig.ra Ida Massara, ed al Geom. Renzo Navone, Segretario del 4° Rep. Ragioneria, per la morte della mamma, sig.ra Giuseppina Navone.

● **Il giorno 9 settembre,** a La Morra, in occasione dell'inaugurazione della nuova sezione AVIS di La Morra-Verduno, sono stati consegnati gli « Oscar della generosità AVIS » a quattro super-avisini per i loro meriti trasfusionali. Uno dei quattro « Oscar » è stato assegnato al concittadino sig. Pietro Cav. Mina dal 1964 attivo e appassionato Presidente della Sezione AVIS di Savigliano, già Capo Gestione presso quella stazione. Ci felicitiamo con il Cav. Mina per l'ambito riconoscimento e gli auguriamo da queste colonne sempre maggiori fortune per la sua opera e per la Sezione AVIS da lui diretta.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Ouaratino
Tel. 323

● **Apprendiamo con compiacimento** che il dr. Ettore Mollo è stato promosso Ispettore Capo S.re Inquadrato 1° Dirigente, a decorrere dal 1° luglio, è stato destinato a dirigente il locale Ufficio Personale Compartimentale.

« Ad maiora », dr. Mollo, da parte dei colleghi e dei superiori.

E' stato promosso Ispettore Capo S.re anche il dr. Giorgio Butti del locale Ufficio Ragioneria.

Inoltre, sono stati promossi con decorrenza 1.1.1973 a Revis. Sup. di 1ª cl. Luciano Michelani, Capo del 4° Reparto del locale Ufficio Commerciale e del Traffico; a Capo Deposito Sovrint.te Domenico Galli, Titolare del Dep. Locom. di Trieste C.le; a Segret. Sup. di 1ª cl. il p.i. Umberto Pozzo, Coadiutore del Capo del 1° Riparto — Sez. 1ª — del locale Uff. I.E.; a Segret. Tecn. Sup. di 1ª cl. il geom. Albano Burattini, dell'Ufficio Lavori; a Rev. Sup. 1ª cl., Ferdinando Ricci, Capo Gruppo Orari dell'Uff. Mov.

Sempre con decorrenza 1° gennaio '73, poi, hanno raggiunto il vertice della carriera, conseguendo la qualifica di C. Gestione Sovrint.te, i magnifici nove Titolari di Gestione dell'Ufficio Commerciale e del Traffico: Ezzelino Gigante, della Staz. di Villa Opicina; Ignazio Buzzi, della Staz. di Pontebba; Nestore Hauser, della Staz. di Trieste C.le; Tullio Biecher, della Staz. di Udine; Stellio Linda, della Staz. di Trieste C.le; Luigi Piccinini della Staz. di Prosecco; Marino Fogari della Staz. di Gorizia; Marino Greatti della Staz. di Udine e Stefano Del Rosso, del Transito Contabile di Arnoldstein. Capo P.V. Sovr. sono diventati Costa Ferdinando, Luigi Della Giusta e Arturo Salvestrini.

A tutti i neo promossi giungano gradite le congratulazioni sincere degli amici e dei superiori.

● **Proveniente dal Compartimento** di Bari è giunto il 13 agosto, per assumere la temporanea dirigenza del locale Ufficio Ragioneria, l'Ispett. Capo S.re dr. Lorenzo Di Tullio.

Da Ancona è invece giunto il 1° settembre il 1° Dirigente ingegner Giuseppe Vigona, per assumere la Dirigenza della Sezione Esercizio del locale Ufficio Imp. Elettr.

I superiori e i colleghi porgono un cordiale saluto di benvenuto al dr. Di Tullio e all'ing. Vigona.

● **Il 1° Dirigente dr. Giuseppe Romeo** è stato inviato in missione, a decorrere dal 1° agosto, presso il Compartimento di Reggio Calabria per assumervi le funzioni di Capo di quell'Ufficio Commerciale e del Traffico.

Le funzioni di Capo Divisione del locale Ufficio Commerciale e del Traffico, svolte fino al 1° agosto dal dr. Romeo, sono state affidate al 1° Dirigente dr. prof. Lorenzo Gobet.

Col 29 agosto anche il 1° Dirigente dr. Armando Paoletti, Capo Reparto Treni Merci, ha lasciato il nostro Compartimento per raggiungere Roma, dove è stato destinato all'Ufficio 5° del Servizio Movimento.

Da ultimo, il Capo Sezione d'Esercizio dell'Uff. Mater. e Traz. ing. Andreino Gritti, è stato trasferito, col 1° agosto, all'Ufficio Collaudi di Torino.

I colleghi, i superiori e gli amici, che li hanno caldamente festeggiati, porgono loro auguri di buon lavoro nella nuova Sede.

● **Mutamenti sostanziali** si sono verificati nei quadri del direttivo del locale Ufficio Movimento in quest'ultimo mese.

Il 1° Dirigente dr. Cesare Bortotto, già Capo del 3° Rep. Movim. di Udine, è stato chiamato ad espletare le funzioni di Sostituto del C. Ufficio Movim.; il dr. Gaspare Antona, Ispett. C.S.re, già Capo del 1° Rep. Movim. di Trieste, è stato destinato a dirigere la 2ª Sezione d'Esercizio dell'Uff. Movim., mentre l'Ispett. C.S.re Luigi Silvestri, già Capo del 2° Rip. Movim. di Gorizia, ha assunto la dirigenza temporanea della 1ª Sezione d'Esercizio dell'Uff. Movim.

Contemporaneamente, il Capo Staz. Sovr. Mario Losi ha avuto l'incarico di dirigere il Rep. Movimento di Trieste, sostituito nelle funzioni di Titolare della Staz. di Trieste C.le dal C.S. Sovr. Elio Malfatti; il 2° Rip. Movim., invece, è stato affidato al C. Staz. Sovr. Gennaro Compagnone, sostituito nell'incarico di Titolare della staz. di Gorizia dal C. Staz. Sup. Francesco Verdoliva, mentre a dirigere il 3° Rip. Movim. di Udine è stato chiamato il C.S. Sovr. Nicola Cibelli che è stato sostituito nelle funzioni di Titolare di Pontebba dal C.S. Sup. Giulio Del Negro.

A tutti, auguri di sempre più prospera fortuna da parte degli amici.

● **Il 28 giugno** ha lasciato il servizio ferroviario, con la qualifica di Dirigente Sup., il dr. ing. Felice Parisi, Sostituto C. Uff. Ragioneria.

Il 1° luglio, poi, anche il Capo della Divis. Apparati Centrali del locale Uff. I.E., l'ancor giovane 1° Dirigente dr. Sergio Cuminetti, ha abbandonato il servizio.

Il 1ª agosto è stato collocato in quiescenza il Segret. Bianca Fidel, del Reparto Gestione del Personale del locale Uff. Ragioneria ed il 2 agosto ci ha lasciati, per raggiunti limiti di età, l'Appl. Tecn. Capo Nicola Lofano, addetto al Reparto Veicoli del locale Uff. Mater. e Trazione; in settembre ci hanno lasciati, per limiti di età, Manlio Musi C.T. Sovr. e Bruno Los Appl. Capo dell'Uff. I.E.

Ai cari colleghi giunga, da parte dei superiori, degli amici e di « Voci », l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

● **Fiocco azzurro** il 3 agosto sulla porta di casa del C.P.V. Sup. Benito Latella, del Rep. Utilizz. Personale Treni del locale Uff. Movim., per la nascita di Aurelio.

Auguri sinceri alla gentile signora Paola al caro amico e al neonato.

● **Marcia nuziale** per il Segret. Erodia Elleri, del Gruppo Alloggi del locale U.P.C., unitasi in matrimonio con il Segret. Antonio Evangelista dell'U.P.C. di Bari; per Alfredo Magrini dell'Uff. Rag. con la signorina Giannina Tarzoni e Domenico Pasquarelli dell'Uff. Mov. con Laura Santarelli; per il Segret. Tecn. Guglielmo Bole, addetto al Reparto Collaudi del locale Uff. Mater. e Traz., e la sig.rina Ada Giovanni; per il Segret. Tecn. Giannino Bassi, dipendente dal Rep. Traz. Elettrica del locale Uff. I.E., e di Anna Paparotti.

« Voci », gli amici e i colleghi porgono agli sposi auguri di felicità.

● **Renzo, figlio dell'Appl. Capo** Giampiero Mangini, dell'Uff. Mater. e Traz., è partito di recente per gli Stati Uniti, quale vincitore di una borsa di studio internazionale. Nel corso dell'anno scolastico 1973-74, frequenterà una scuola superiore americana e a conclusione dell'anno, dopo un giro attraverso diversi Stati dell'Unione, sarà ricevuto, insieme agli altri 95 borsisti di tutte le altre Regioni italiane, dal Presidente degli Stati Uniti alla Casa Banca e dal nostro Ambasciatore. Il suo rientro in Patria è previsto per il prossimo 14 luglio 1974.

Gli giunga da parte di « Voci » e di tutti noi un « Bravo » di cuore.

● **Paolo Fogar,** figlio dell'Ass. Capo della Staz. di Trieste C.le Roberto Fogar, ha conseguito il Diploma di Geometra con 50/60, presso l'Ist. Tecnico per Geometri « Leonardo Da Vinci » di Trieste.

Nella sessione estiva hanno conseguito la licenza di scuola media inferiore con la lusinghiera qualificazione di « ottimo » Massimo Fogari, figlio del C. Gest. Sup. Marino e Alessandro Stolfa, figlio del C. Staz. Sup. di Gorizia Edoardo.

A Paolo, Massimo e Alessandro vivissime felicitazioni da « Voci ».

● **Il 21 agosto** è deceduto in un incidente stradale Piero Paulat, figlio unico del Segretario a riposo Giorgio Paulat, già apprezzato dipendente del locale Ufficio Movimento.

Ai genitori, alla consorte e ai figli del caro Pietro, giunga la testimonianza di affetto degli amici.

Colpito da infarto cardiaco è deceduto il 7 settembre, a soli

trentadue anni di età, Giancarlo Brun, Capo Gestione presso il Transito Contabile di Arnoldstein.

Lascia la moglie e due figli in tenera età, ai quali i superiori, i colleghi e gli amici porgono le più sincere condoglianze.

● **E' con vero piacere** che apprendiamo che il sig. Direttore Generale ha conferito un « Elogio » al Verificatore Casasola Fiorello, della Squadra Rialzo di Udine, perché il giorno 13 agosto 1972, avendo egli rinvenuto nell'ambito della stazione di Milano C.le, una cinepresa di notevole valore, provvedeva a consegnarla immediatamente all'Ufficio oggetti rinvenuti per la restituzione al legittimo proprietario.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Presso il Deposito** Locomotive di Venezia, con l'intervento del Direttore, ing. Bruno Pradella, dell'ing. Loreti, Capo Ufficio Materiale e Trazione, del Cappellano Compartimentale, Padre Giovanni dei Frati Cappuccini, del sig. Salvatore Pauciullo, titolare dell'impianto, ha avuto luogo l'inaugurazione del monumento eretto in memoria dei ferrovieri dell'Impianto, caduti nell'adempimento del dovere a causa di eventi bellici.

Alle toccanti parole di rievocazione di quei tristi momenti fatta dal Cappellano, ha fatto seguito il Direttore col ricordo personale di quei caduti, che, al di là del loro nome inciso nel marmo, restano tuttora vivi nello spirito. Tra i Macchinisti, ha rammentato il « focoso » De Stefani, il « piccolo » Melega, ed altri, la memoria dei quali, nonostante il passare del tempo, è ben viva tra gli anziani.

Alla inaugurazione erano presenti alcune vedove e vari congiunti degli undici ferrovieri commemorati. A fine cerimonia, è stato offerto a tutti i convenuti un rinfresco nella nuova mensa aziendale del Deposito.

● **Esodo volontario.** Hanno lasciato l'Azienda entro il mese di giugno, in base al DPR 748/1972 i seguenti Dirigenti: Enzo dott. Isnenghi e Giovanni Battista geom. Pontello dell'Ufficio Lavori, Attilio dott. Campanile, Guerino dott. Palorini, Bruno dottor Cesaro e Renato dott. Vianello dell'Ufficio Ragioneria, Alfredo dott. Rizzi, Paride dott. Messina, Antonio dott. Missana e Alberto dott. Campanile dell'Ufficio Movimento; Angelo dott. Gualdi e Ettore cav. Bellamio dell'Ufficio Commerciale; Mario dott. Salvanti dell'Ufficio Materiale e Trazione; Antonino cav. La Tessa, Giacomo dott. Andreazza e Luigi dott. Supino dell'Ufficio Personale Compartimentale.

Sono stati collocati in quiescenza: Marzari dr. Francesco, Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; Scantamburlo Severino, Ausiliario di Stazione di Vigonza; Rambuschi Secondo, Operaio Specializzato della Zona I.E. di Pordenone; Endrizzi Guido, Capo Stazione di Venezia Mare.

A tutti gli auguri d'ogni bene da parte di « Voci ».

● **Si sono uniti in matrimonio** il dr. Maurizio Loreti, figlio del Vice Direttore Compartimentale ing. Riccardo, e la gentile signorina dott.ssa Maria Manzini, il giorno 26 giugno nella suggestiva chiesetta, ricavata da una grotta, di S. Giovanni d'Antro, prossima a S. Pietro al Natisone. Ai novelli sposi gli auguri più sinceri d'ogni bene e felicità.

● **Congratulazioni al giovane** Giorgio Buoso, figlio dell'Operaio d'Armamento Vittorio, già dell'Uff. Lavori Compartimentale, per aver brillantemente conseguito il 19 giugno la laurea in medicina e chirurgia presso l'Università di Padova col massimo dei voti.

Congratulazioni pure alla signorina Silvana De Nicola, figlia del cav. Bruno, dirigente l'Officina Lavori Compartimentale di Mestre, per aver felicemente conseguito il 23 giugno la laurea in « Materie letterarie » presso l'Università di Urbino.

Anche la signorina Graziella Chiarottin, figlia di Aldo, già titolare della Gestione di Pordenone, ha conseguito la laurea in « Materie letterarie » presso l'Universtà di Padova col massimo dei voti e la lode. Rallegramenti vivissimi.

● **E' mancato** il 18 luglio il Segretario Superiore di 1ª classe, Livio Mazzucato, dirigente amministrativo dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Venezia. Per oltre trent'anni ha dato esempio di attaccamento al lavoro, di dirittura morale, di fedeltà all'Azienda. La sua scomparsa ha lasciato un vuoto difficilmente colmabile. Alla moglie Anna ed ai figli, così duramente provati, vadano tutte le nostre più sentite condoglianze.

E' mancato all'affetto dei suoi cari il cav. Francesco La Monica, Capo del Reparto treni viaggiatori del locale Ufficio Movimento. Gli amici, i colleghi, i dipendenti, unitamente a « Voci » porgono sentite condoglianze alla figlia Anna ed al fratello dottor Giuseppe, Presidente del Tribunale di Venezia.

Altro lutto improvviso ha gettato nella costernazione il locale Ufficio Commerciale e del Traffico. Un morbo violento ha stroncato in breve la vita del Revisore Superiore Gino Guaita di 52 anni. A dargli l'estremo saluto, nella chiesa di N.S. di Lourdes a Mestre, c'era una folla enorme di tutte le condizioni sociali, a testimonianza della calda simpatia di cui godeva. Alla famiglia desolata, ed in particolare, ai due giovani figli vada il sincero compianto da parte di tutti i superiori, i colleghi, gli amici del buon Gino.

Condoglianze sincere pure alle famiglie dei recenti scomparsi: rag. Alfredo della Puppa, Segretario Superiore dell'Uff. Lavori, Nerino Tonissi, Aiuto macchinista del D.L. Venezia, Marino Toniato Capo Stazione Superiore di Cittadella.

FILATELIA

ITALIA

Per mancanza di spazio nel precedente numero non è stata data comunicazione della emissione filatelica del « Base-ball ». La serie è stata emessa il giorno 31 luglio ed è composta di due valori:
— uno da L. 25 riproduce la figura stilizzata di un giocatore denominato « Ricevitore »
— l'altro da L. 90 riproduce un giocatore denominato «Battitore».
Tiratura: rispettivamente di quindici e di otto milioni di esemplari.

● Il giorno 8 settembre è stato emesso un francobollo commemorativo di Gaetano Salvemini nel centenario della sua nascita. Il francobollo, del valore di L. 50 riproduce una xilografia a colori raffigurante il Salvemini in atteggiamento meditativo; sullo sfondo, i particolari caratteristici di una stanza: un quadro e carta da parati.
Tiratura: quindici milioni di esemplari.

● Il giorno 21 settembre è stato emesso il francobollo ordinario dedicato a Jacopo Barozzi, detto « Il Vignola » (serie « Arte Italiana »).
Il francobollo, del valore di L. 90, riproduce il Palazzo Farnese di Caprarola — una delle opere del Vignola — ripreso secondo la rappresentazione datane in una antica stampa, che mostra la costruzione leggermente dall'alto, evidenziando la struttura esagonale.
Tiratura: otto milioni di esemplari.

SAN MARINO

Il 31 agosto è stata emessa la serie di francobolli denominata « Aeroplani Moderni », già da noi preannunziata.
Con questa serie si è voluto colmare una lacuna esistente nella tematica « Storia dell'aeroplano » che, iniziata nel 1962 con la presentazione dei veterani era stata proseguita negli anni seguenti, fino al 1965, illustrando alcuni aerei moderni.
La serie è composta di cinque valori che riproducono:
— L. 25 un aereo « Couzinet 70 Arc-en-ciel » (Francia);
— L. 55 un aereo « MC-72-181-Macchi Castoldi » (Italia);
— L. 60 un aereo « A.N.T.P.-Antonov » (Russia);
— L. 90 un aereo « NX-211-Ryan-Spirit of St. Louis » (U.S.A.);
— L. 220 un aereo « HP. 42 E - Handley Page » (Inghilterra).
Importo complessivo della serie: L. 450.
Tiratura: 750.000 serie complete.

VATICANO

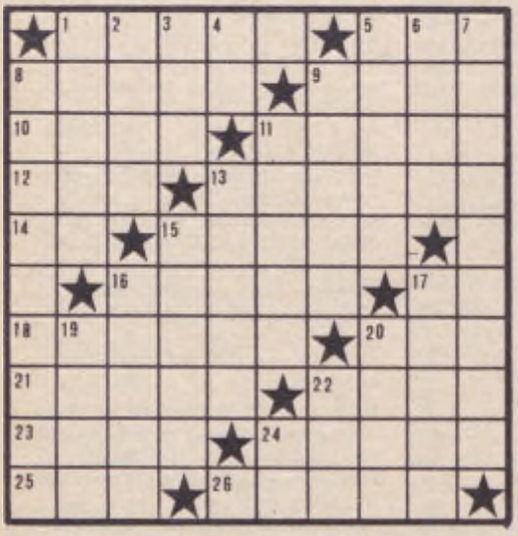
Il giorno 25 settembre è stata emessa una serie di francobolli per commemorare il millesimo di fondazione della Sede Episcopale Latina di Praga.
La serie si compone di quattro valori per il complessivo importo di L. 480.
Il disegno è comune a tutti e quattro i valori che riproducono:
— nei valori da L. 20 e 220, rispettivamente, S. Venceslao e S. Adalberto, Patroni della Diocesi di Praga;
— nel valore da L. 90, lo stemma della Diocesi di Praga;
— nel valore da L. 150, il campanile della Cattedrale di Praga.
La tiratura è di unmilionetrecentocinquantamila serie.

PICCOLA POSTA

Pensiamo di fare cosa gradita al Macchinista Waller Luciano di Trento, al quale daremo risposta diretta circa la sua richiesta di conoscere le emissioni di francobolli a carattere ferroviario di tutti i paesi del mondo, riproducendo la recentissima serie di treni emessa dalle poste della Repubblica Democratica Tedesca.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO
Umorismo
giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 1) Adagio ... in musica; 5) per il volo; 8) si corre a Siena; 9) radice piccante; 10) miscredente; 11) fu ucciso nel bagno; 12) vezzo epidermico; 13) mammiferi dell'ordine dei perissodattili; 14) Terni su targa; 15) un celebre quartetto; 16) lo batte il pianista; 17 esprime meraviglia; 18) il padre di Ulisse; 20) traditori... subacquei; 21) pregiato pesce d'acqua dolce; 22) antica marca d'auto; 23) una piccola donna; 24) dedicata a Dio; 25) il mitico fondatore di Troia; 26) la madre di Perseo.

Verticali: 1) il padre dei latini; 2) parte dell'intestino; 3) precettore; 4) una sgradita risposta; 5) la moglie di Cecina Peto; 6) il padre di Cordelia; 7) vetustà; 8) indumenti maschili; 9) quello espiatorio sconta le pene altrui; 11) donne da legare; 13) la sorregge il collo; 15) canta quando il villan dorme; 16) vi avvenne uno storico incontro; 17) lo coniuga chi vuol bene; 19) grande lago salato; 20) l'ottava lettera dell'alfabeto; 22) uno al giorno sul calendario; 24 sigla di Salerno.

Scarto (5/4)

CONTADINO TRANQUILLO

La mia vita sta qui, fra questi solchi;
su questi monti è tutto il mio destino...
perciò me ne sto buono ad osservare,
mentre c'è chi continua ad arraffare.

MIG

Sciarada alterna (xxooxxxoo)

LA SUOCERA SI SCAGLIA CONTRO I GENERI

Eccoci ai ferri corti: per offendere
e punzecchiare han le stoccate pronte;
ma l'affrontarmi non è impresa agevole:
sto vigile e ogni piano mando a monte.
Quindi, se pure controproducente,
io la penso così: generi niente!

MARIN FALIERO

Biscarto iniziale (ooxx oooxx)

ABBANDONATO E TRISTE

Non vorrei che voi foste nei miei panni,
per l'effetto davvero disastroso...
del rimorso inuman che m'ha ridotto
a vivere in un buco polveroso...
Ma il rimorso più grave è per mia figlia,
che la discordia provocò in famiglia.

VERTUMNO

Incastro (xxooooxxx)

IL SUCCESSO DI BRAMIERI

Coi suoi toni vivaci, saltellante,
schiamazza pittoruto, canta e desta
(piroettando col passo insinuante)
un buon umor succoso che ha il suo frutto;
è segno che s'è messo sulla cresta
dell'onda e puoi vederlo — brilla tutto.

SILVANA

Indovinelli

PARLA UN FIDANZATO PRUDENTE

Giacché con dei coristi se l'intende
cui dà la voce quando il sol discende
e va d'accordo poi con tutti quanti,
prima di dire il sì lascio che canti!

IL VALLETTO

UNA PATITA DELLA ROULETTE

Quando è in vena nel Circolo è destino
si dia da far con cura peregrina:
poi si piazza a sedere e un gettoncino
pronto ha sempre per una puntatina.

LILIANALDO

STUDENTI CONTESTATORI

Il loro movimento, lo si sa,
è — di natura — rivoluzionario;
fenomeno di indubbia gravità:
c'è tuttavia chi osserva senza tema
che restano « inseriti nel sistema ».

OMBRETTA

SFRUTTATA E RIPUDIATA

Pur consunta dal vizio, tu ardi ancora,
ma — sazio dei tuoi baci — io ti discaccio:
t'accoglieran la strada, il marciapiedi
e forse incontrerai qualche barbone
che di te ancora si compiacerà!

BEMOLLE

PETTEGOLEZZI SUL MIO CONTO

Talvolta c'è chi dice che son bello,
tal'altra che son brutto; poi c'è quello
che ambisce di fermarmi quando passo
soltanto per il fatto
di chiedermi se è vero che son matto.

IL NANO LIGURE

IL NANO BALLERINO

Ad essere sincero
io manco di presenza, ma ho il conforto
(conforto magro invero)
che brillo in mezzo agli altri: ho forse torto?

IL VALLETTO

DEGENTE AL « RIZZOLI »

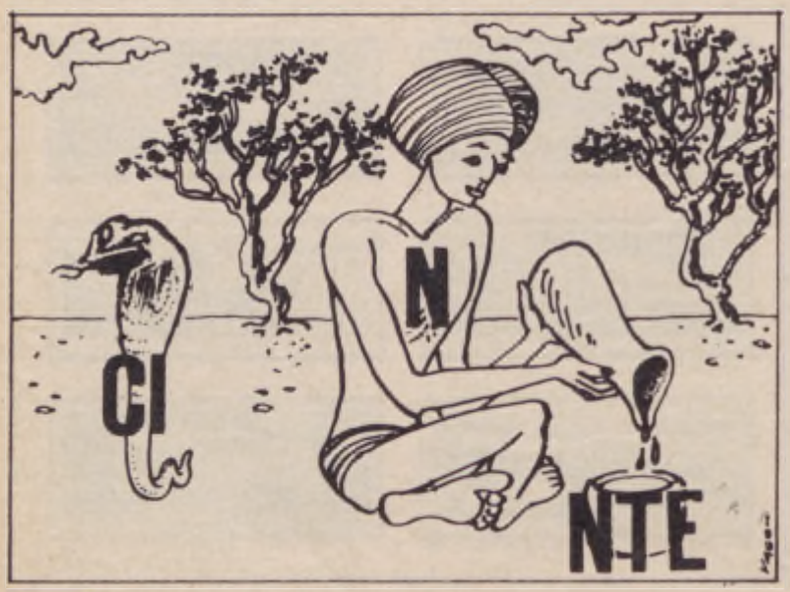
Ma che barba! Sta lì senza far motto,
fermo e bloccato in ogni movimento,
tutto ingessato e col ginocchio rotto
per quel colpo che ha preso in « 500 ».

FAN

SOLUZIONI

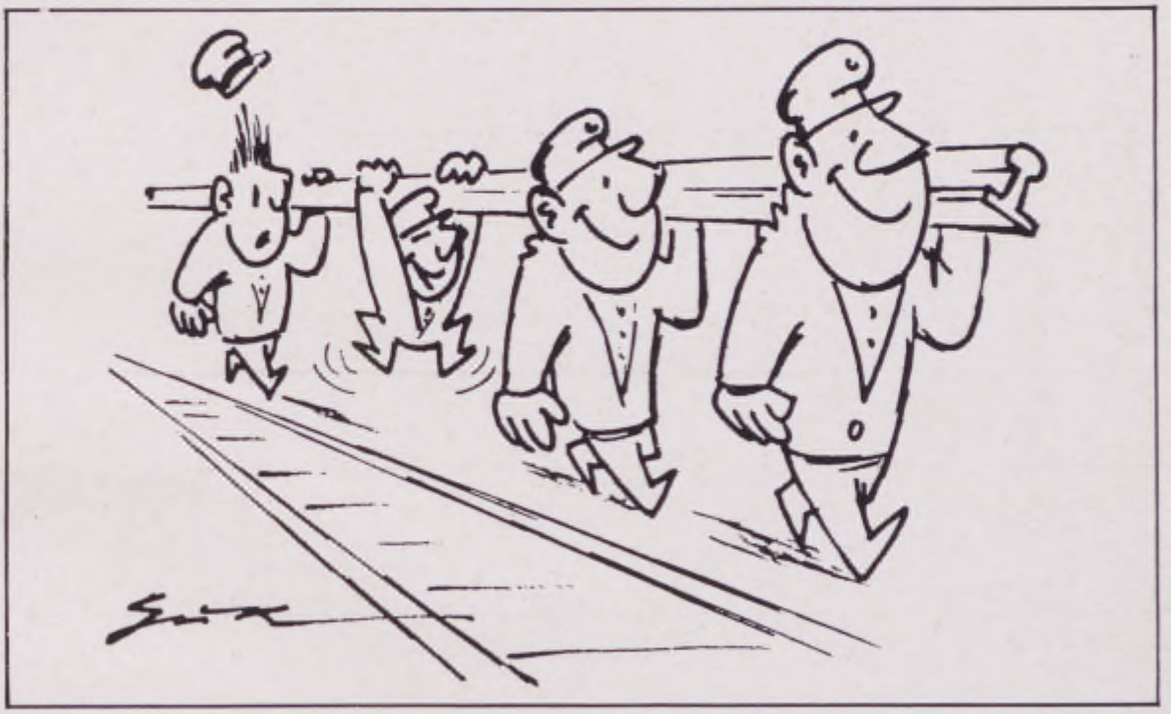
SCARTO: palMo / palo.
SCIARADA ALTERNA: Sterilità (stili/erta).
BISCARTO INIZIALE: TARmeTARlo = melo.
INCASTRO: gaVITEllo (gallo/vite).
INDOVINELLI: la nota LA; l'iniezione; i pianeti; la cicca; il tempo; l'assente; il « Mosè » di Michelangelo.
REBUS: CI è cobra; N cola NTE = cieco brancolante.
REBUS: IM piega tela BO; rio SE = impiegate laboriose.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) piano; 5) ala; 8) palio; 9) cren; 10) ateo; 11) Marat; 12) neo; 13) tapiri; 14) TR; 15) Cetra; 16) tasto; 17) ah; 18) Laerte; 20 ami; 21) orata; 22) SCAT; 23) nana; 24) sacra; 25) Ilo; 26) Danae. **Verticali:** 1) pater; 2) ileo; 3) aio; 4) no; 5) Arria; 6) Lear; 7) antichità; 8) pantaloni; 9) capro; 11) matte; 13) testa; 15) carta; 16) Teano; 17) amare; 19) Aral; 20) acca; 22) San; 24) SA.

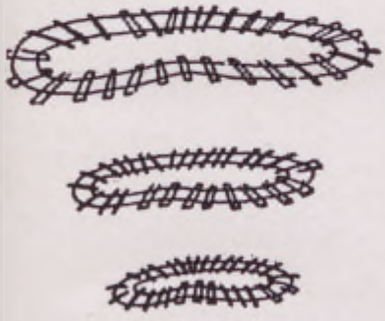
REBUS (frase: 2.1.5.1.4.3. = 5.11) di Vago



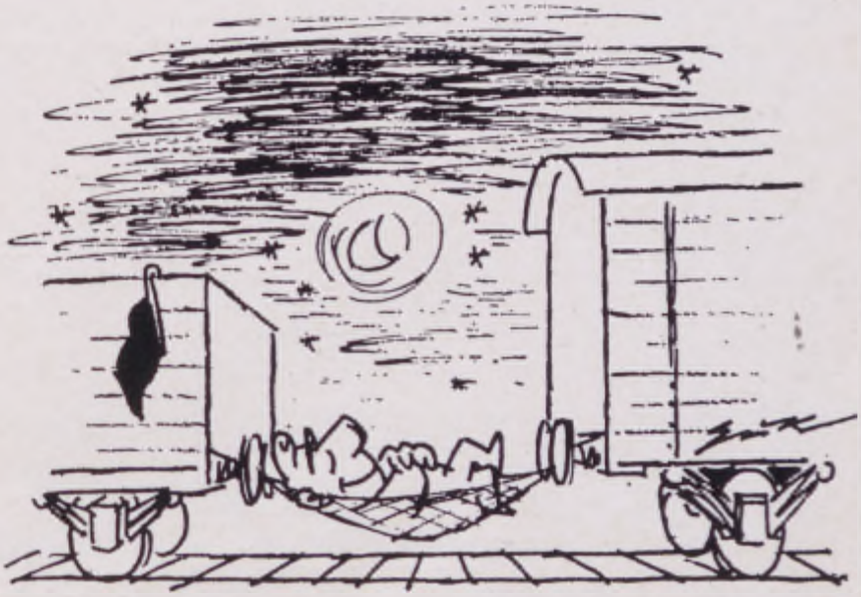
REBUS (frase: 2.5.4.2.3.2. = 9.9) di Vago

QUELLA DEVE ESSEVE UNA SPIA TELEFONICA!
BOB





AXAN



I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Novembre 1973 N. 11

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

« ANZIANI » O « FEDELI »

Caro Direttore,

durante il discorso pronunciato in occasione della Giornata del Ferroviere il Direttore Compartimentale, ing. Contaldi, ha proposto di mutare il titolo di « Anziani della Rotaia » in « *Fedeli della Rotaia* ».

Mi ha pregato di avanzare tale proposta in Sede competente ed ho ritenuto — d'accordo col Direttore — che nessuno meglio di Lei avrebbe potuto avallarla.

Cordiali saluti.

Alessandro Pergola Ouaratino
Trieste

● *Ringraziamo il Capo del Compartimento di Trieste per l'interesse e la fiducia che con questa proposta riconferma verso il nostro giornale: una proposta che ci sembra interessante e che noi possiamo portare avanti nella giusta misura democratica: cioè proponendola ai lettori e contemporaneamente sottoponendola all'attenzione della Dirigenza.*

A nostro avviso « Fedeli » dice qualcosa di più e di meglio di « Anziani »; in teoria il fatto di essere « Anziani » può significare solo che si ha sulle spalle solo un certo numero di anni di servizio, indipendentemente dalla qualità di quel servizio, mentre essere definiti « Fedeli » comporta una chiara valutazione dell'opera prestata appunto in chiave di fedeltà. Quindi opteremmo senz'altro per l'aggettivo « Fedeli » se non ci restasse un certo margine di perplessità che riguarda il tradizionale inserimento della parola in un contesto religioso.

CONSENSI DALLA GERMANIA

Egregio Direttore,

l'articolo sul tema « Dusseldorf all'insegna della ruota » apparso sul Periodico F.S. « Voci della Rotaia » ci ha straordinariamente rallegrati. Pertanto non potevamo tralasciare di inviarLe le nostre congratulazioni per la eccellente capacità espressiva di questo « réportage » e la sua ricchezza di osservazioni.

La stesura e la scelta dei vocaboli raggiungono un livello molto alto. Ci sia consentito di porgerle i nostri ringraziamenti. Ci siamo permessi di inviare una copia di « Voci della Rotaia » al Signor Borgomastro della città di Dusseldorf con traduzione in tedesco.

Noi tedeschi abbiamo tratto vivo interesse dall'articolo e ci commuove il fatto che l'attenzione di un romano, quale ci risulta il Sig. Loffredo estensore dell'articolo stesso, sia stata attratta dal particolare fascino che emana da questa nostra città. Chi di noi sapeva dell'Ufficio Postale del '600? - Della storia dei « Radschlager »? - Noi abbiamo appreso da Lei queste cose!

Nella speranza di incontrarla ad uno dei futuri convegni delle « amicali » Le porgo i più cordiali saluti.

Gerhard Marssolek -
dell'Amicale europea dei
Capi Stazione della Sezione
di Wuppertal

VOCI DELLA rotaia

Dieci premi per una letterina di Natale

** Voci della Rotaia * e la * Banca Nazionale delle Comunicazioni * invitano tutti i nostri ragazzi — di età non superiore agli 11 anni — a scrivere una letterina di Natale al papà ferroviere che sarà in servizio (o lo è stato negli anni scorsi) la notte del 24 dicembre. Le * letterine * dovranno pervenire, entro il 5 dicembre 1973, alla Redazione di * Voci della Rotaia * Direzione Generale F. S. Piazza della Croce Rossa, Roma. Il giornale pubblicherà alcune delle letterine giudicate migliori (oltre a citarne molte altre) e assegnerà dieci premi di L. 50.000.*

BNC

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

N. B - La data entro cui debbono pervenire le letterine è stata spostata al 15 dicembre.

PER L'ANNO SANTO

Spett.le Direzione,

i componenti del Centro Nazionale di collegamento antiblasfemo, hanno seminato le iniziative più opportune da attuare nel settore del loro apostolato in preparazione dell'Anno Santo 1974-1975.

La bestemmia è, purtroppo, una delle piaghe più diffuse e vergognose del costume italiano e costituisce pertanto un problema, religioso e sociale, da affrontare con particolare immediatezza e decisione in vista dell'Anno Santo, perché i numerosi pellegrini che affluiranno a Roma da tutto il mondo possano trovare una Italia « *più pulita* » anche sotto questo non secondario aspetto.

A ciò non potrà non sentirsi direttamente interessata anche la Azienda ferroviaria, sia perché già tanto benemerita nel considerare la cortesia e la distinzione componenti essenziali del comportamento verso il pubblico e sia perché saranno proprio i ferrovieri, precipuamente, a ricevere ed a servire i pellegrini di cui sopra.

I componenti del Centro, pertanto, tenuto conto delle considerazioni ora esposte, hanno concordemente convenuto sulla opportunità di rivolgere un calorosa appello al Ministro dei Trasporti e al Direttore Generale delle F.S. perché nei modi e nei tempi che riterranno più convenienti vogliano far sì che i ferrovieri italiani diano generosamente il loro contributo per estirpare o almeno il più possibile contenere la bestemmia nelle stazioni e sui convogli.

Questo Centro si pone all'uopo a disposizione dell'Azienda per ogni eventuale possibile sua collaborazione e, intanto, rende noto che uno dei sodalizi ad esso collegati è il « Comitato Antiblasfemo di Foligno » che per essere ubicato in un nodo ferroviario tanto importante e per essere costituito in massima parte da ferrovieri già opera attivamente nell'ambiente ferroviario.

Nella fiducia che l'appello di cui alla presente troverà favorevole accoglimento, anticipo a nome dei

CONTINUA A PAGINA 22

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 11 - NOVEMBRE 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco

Redattore Capo: Mario Casacci

Redazione: Vittorio Sermarini, Ester Tinnirello

Segretario di Redazione: Ennio Alteri

In copertina: il Presidente della Repubblica in visita al nostro stand alla Mostra della Stampa e dell'Informazione.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 10.250. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

Un'altra nave per lo Stretto

L'AGATA

SENZA ELICA E SENZA TIMONE

La nuova unità della flotta F.S. al posto dei tradizionali elementi monta due propulsori Voith-Schneider che consentono una eccezionale possibilità di manovra.

Ore 11 del 10 ottobre: tutto è pronto per il varo. Si stanno smantellando i castelletti laterali. Sotto, il vescovo di Chiavari, Mons. Ferrari, benedice la nave.

L'« Agata » e la « Pace », le NT gemelle affiancate nel cantier

Scheda tecnica

Navi Traghetto bidirezionali per trasporto automezzi pesanti e passeggeri sullo stretto di Messina.

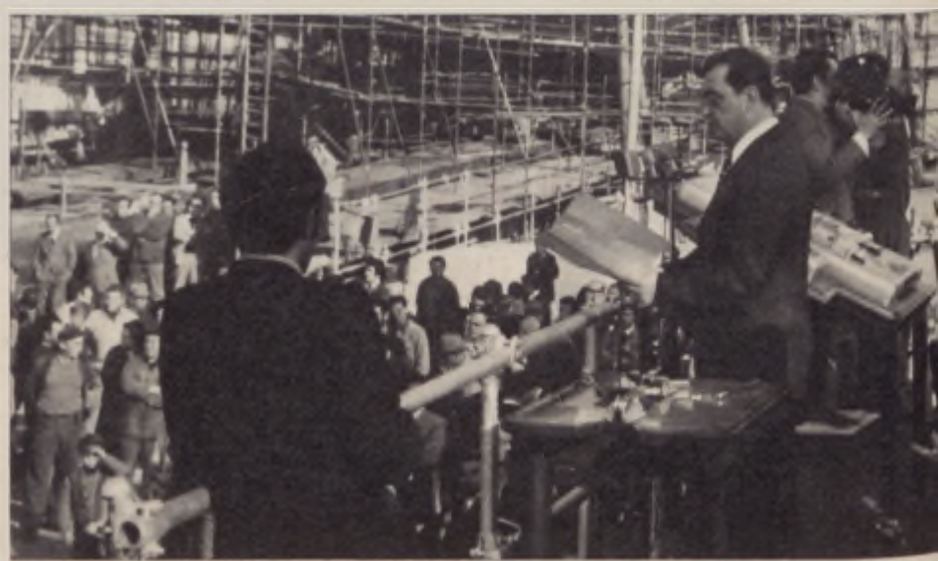
Lunghezza fuori tutto	m. 77,70
Lunghezza utile sul ponte di coperta	m. 74,00
Larghezza massima fuori ossatura	m. 16,50
Altezza al ponte di coperta	m. 5,30
Immersione a pieno carico	m. 3,50
Portata lorda	tn. 589
Velocità di esercizio a pieno carico	nodi 13,5
Velocità massima a pieno carico	nodi 14,5
Portata in autocarri	n. 34
Portata in autotreni o articolati (in alternativa)	n. 12
Capacità passeggeri	n. 150

Propulsori Voith-Schneider

Stazioni di governo di prora e poppa per entrambi i sensi di navigazione

Adattamenti per trasporto auto-cisterne con liquidi pericolosi

Servizio previsto: mezz'ora di traversata con soste di mezz'ora per imbarco e sbarco (cadenza 2 ore per coppia di traversate).



Il sen. Cengarle mentre pronuncia il suo discorso subito dopo il varo.

Riva Trigoso.

Il varo a Riva Trigoso

"IN NOME DI DIO IO TAGLIO"

UNA nave traghetto davvero singolare, questa *Agata* scesa festosamente in mare dai Cantieri di Riva Trigoso dopo il tradizionale « In nome di Dio io taglio » pronunciato dalla madrina, signora Paola Cengarle consorte del Sottosegretario che ha rappresentato il Ministro alla cerimonia del varo. Non si tratta, infatti, di un normale traghetto, di un ferry boat — come lo chiamavano i nostri vecchi — capace di trasportare treni tra la costa calabra e quella siciliana, magari con l'aggiunta, sull'apposito ponte, di qualche auto. No. Qui tutta la nave è nata in funzione del trasporto automobilistico. Non per niente oltre i dati ufficiali di 34 autocarri o 12 articolati da 38 tonnellate ciascuno, c'è la previsione di un possibile futuro trasporto di un'ottantina di automobili nel quadro di una funzionale distribuzione dei compiti tra traghetti privati e traghetti delle FS. Ai primi si pensa di affidare il trasporto camionistico, alle FS, infatti, quello delle autovetture.

La situazione del traffico nello Stretto è del resto in sempre più intensa evoluzione e, di conseguenza, i consuntivi attestano un sempre più significativo sviluppo.

Lo ha assai efficacemente sottolineato il Sottosegretario Cengarle quando, non appena l'*Agata* si è felicemente tuffata nel suo mare tra i sibili delle ciminiere del cantiere e il grido rauco dei rimorchiatori, ha ricordato le lunghe attese e le snervanti file cui sono costretti gli automobilisti prima di poter compiere la breve traversata. « Per valutare l'intensità del movimento da e per la Sicilia — ha detto — basta ricordare che nell'anteguerra i carri, che passavano tra le due coste, erano appena 200 mila all'anno circa. Nel 1950 già ne transitavano 402.771 oltre a 2.650.000 viaggiatori.

Dieci anni dopo, nel 1960 tali cifre erano salite rispettivamente a 600 mila e ad oltre 6 milioni, cui andavano aggiunte quasi 200 mila autovetture.

Alla fine dello scorso anno i rotabili traghettati sono stati 690 mila con un ulteriore aumento del 2,7% rispetto al 1971. I viaggiatori sono stati 10 milioni e 426 mila con un aumento del 14% circa rispetto all'anno precedente.

Le autovetture traghettate nello stretto, sempre nello scorso anno — ha aggiunto Cengarle — sono salite a 516 mila con un aumento del 13% circa e gli autocarri a 123 mila con un aumento addirittura del 160%.

Né bisogna dimenticare che questi dati riguardano i passaggi effettuati soltanto con le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, mentre sappiamo tutti che una parte del traffico automobilistico si serve anche di traghetti privati ».

Il Sottosegretario si è successivamente soffermato sul ruolo che queste navi svolgeranno ma ha altresì ricordato il progetto per la costruzione del ponte, del « manufatto stabile — ha precisato — che consentirà prima o poi di risolvere in via definitiva il passaggio dello Stretto » e che, d'altra parte, era presente in spirito, in un certo senso, al varo di questa nuova unità.

« In attesa di questa realizzazione — ha sottolineato il Sottosegretario — è necessario alleviare il quotidiano affanno dei siciliani e dei calabresi e di quanti ancora, operatori economici o turisti debbono con sempre maggiore frequenza attraversare lo Stretto.

Tale discorso va fatto con grande sincerità perché non basta il miraggio del ponte, non basta cioè pensare ad un migliore futuro se non si cerca con ogni mezzo e sempre a costo di notevoli investimenti e sacrifici, di preoccuparsi anche al presente e ad un futuro più vicino ».

Tornando a porre in luce le caratteristiche dell'*Agata* e della sua gemella *Pace* il Sottosegretario Cengarle ha rilevato che le due nuove navi costituiranno da sole «un piccolo ponte in attesa del grande ponte », una via che affiancherà i binari tesi giornalmente dalle altre 11 navi traghetto della flotta dello Stretto di Messina.

Egli ha infine concluso ricordando il lavoro insostituibile ed operoso di quanti svolgono il proprio servizio a bordo dei nostri traghetti, « di questi marinai ferrovieri e ferrovieri marinai — ha detto — che compiono il nobile sforzo quotidiano di avvicinare la Sicilia al Continente, per convogliare al Nord, attraverso la Calabria, i frutti di una terra feconda e di un'industria in via di positivo sviluppo ».

Abbiamo lasciato la nt *Agata*, con le sue due alte ciminiere e il gran pavese al vento, che si cullava nel breve arco di mare di Riva Trigoso. Ma lo sguardo dei presenti era già sulla *Pace*, ancora ingabbiata. E forse molti avranno colto per intero l'alto significato di quella insolita successione di due gemelle sullo stesso cantiere. Vuol dire, infatti, che le Ferrovie, ieri come oggi, hanno saputo adeguarsi alle esigenze delle popolazioni interessate.

E se un giorno un ponte si slancerà audacemente tra la costa calabra e quella siciliana, noi pensiamo, non senza un pizzico di romanticismo e di rammarico, che la Fata Morgana si divertirà a disegnare ancora, nella cornice dello Stretto, l'infaticabile andirivieni delle nostre bianche navi che, con il loro carico di carri e di carrozze, sono state indubbiamente, in 74 anni, le maggiori benemerite della vita stessa della Calabria e della Sicilia.

Gianluigi GAZZETTI

La signora Paola Cengarle è stata la madrina della nuova nave.

DIRETT

« C'è sempre una grande tensione quando arriva il momento di incontrarsi nelle viscere di una montagna ». Kariba, Djez e tanti altri luoghi in ogni parte del mondo sono i nomi prestigiosi che caratterizzano il curriculum di 40 anni di lavoro di Antonino Gassirà, Capo-operaio del cantiere di S. Oreste (a destra).

La galleria di S. Oreste, a doppio binario, è lunga 5.713 metri e, come tutte le altre della nuova linea Roma-Firenze, ha raggio unico per la calotta e i piedritti di m. 4,72 (sotto).

Alle 11 e 30 del 7 ottobre, a tre anni esatti dal primo colpo di piccone e nel pieno rispetto dei tempi previsti, salta il diaframma che separa i due fronti di avanzamento. L'incontro degli operai subito dopo lo scoppio delle mine.

Aperta la via s

SSIMA LATO SUD

terranea di "S. Oreste"

Senatore Cengarle: «con la costruzione di nuove gallerie è come se l'Italia venisse di colpo amorevolmente accorciata... la nostra mèta deve essere quella di dare al nostro Paese un sistema di trasporti efficiente, funzionale, in grado di offrire valide ed altrettanto funzionali alternative al viaggiatore, con particolare riguardo ai pendolari, ma ad un tempo in grado di colmare finalmente le troppo pesanti distanze che separano, in materia di benessere, le zone settentrionali da quelle meridionali e insulari ».

(a cura di R. Fusco)

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Benvenuto, Presidente!

Il Presidente della Repubblica Leone ha inaugurato il 20 ottobre, la 3ª Mostra della Stampa e dell'Informazione che si è tenuta a Roma-EUR Palazzo dei Congressi.

La importante rassegna, che vedeva presenti i più importanti organismi del settore, è stata visitata dal Capo dello Stato con estremo interesse. In particolare si è soffermato a lungo nel padiglione allestito dalle FS e si è intrattenuto cordialmente con le due « conduttrici » che fungevano da gentili hostess.

Nell'occasione il nostro Direttore Dr. Ciambricco, nella sua qualità di Capo dell'Ufficio Relazioni Aziendali, ha fatto omaggio, a nome dell'Azienda, al Presidente di un « pataccone » FS in dotazione al personale viaggiante e di macchina. Il Capo dello Stato, che ha gradito moltissimo il dono, si è espresso in termini estremamente lusinghieri sul mezzo ferroviario che, sin dai tempi in cui era giovane avvocato, ha sempre preferito per i suoi spostamenti.

In alto: Il Presidente Leone si trattiene col personale addetto al funzionamento dello stand FS. Sopra: Il nostro Direttore, consegna al Capo dello Stato un simpatico omaggio, il classico orologio marcato FS. A destra: Il Presidente Leone, intrattiene in cordiale colloquio il prof. Coppola, realizzatore del padiglione e il dott. Ciambricco.

A fine anno il ponte sulla Laguna

ALLA FINE del corrente anno sarà terminata la parte muraria del nuovo ponte ferroviario sulla laguna che unirà Venezia alla terra ferma. I lavori iniziati nel 1966 con la costruzione dei primi 924 metri in esecuzione di un appalto-concorso bandito dalla nostra Azienda e proseguiti nel luglio del 1970 con un'altra impresa specializzata per i rimanenti 2.699 metri, sono giunti ormai ad un punto così avanzato da far ritenere che i prossimi due mesi saranno più che sufficienti per completare il ponte su cui saranno poi posti in opera gli impianti ferroviari di linea.

Si è trattato di un'opera imponente e complessa che ha tenuto impegnati tecnici e maestranze per ben 75 mila giornate lavorative e che ha assorbito 57 mila metri cubi di calcestruzzo e 2 mila e 300 tonnellate di acciaio per la costruzione di 14 mila pali di cemento armato e 3.750 travi di cemento armato precompresso.

Il costo, che riguarda finora la sola parte in muratura, è stato di 5 miliardi e 200 milioni di lire; solo per lo scavo del canale e delle fondazioni sono stati mossi 200 mila metri cubi di terra. Il ponte, lungo 3.623 metri e largo 10 (con allargamenti verso il piazzale di Venezia Santa Lucia fino a raggiungere la ampiezza massima di 24 metri) avrà caratteristiche strutturali d'avanguardia mentre la copertura sarà simile a quella del collegamento precedente, cioè in mattoni e pietra d'Istria.

A ricordo del vecchio ponte, che purtroppo risulterà nascosto dalla nuova opera, rimarrà l'isolotto centrale con la vecchia batteria di cannoni.

I lavori per l'arredamento ferroviario del nuovo ponte impegneranno per altri due anni ancora le Ferrovie dello Stato con una spesa preventivata di 3 miliardi e 200 milioni di lire e consisteranno principalmente nell'elettrificazione, nella posa in opera dei binari per il quadruplicamento della linea e nella costruzione della nuova stazione di Marghera.

Questo notevole complesso di lavori consentirà, una volta portato a termine, un più rapido collegamento di Venezia e delle zone limitrofe con l'entroterra, nonché una circolazione più fluida dei convogli che potranno inoltre viaggiare a velocità maggiori di quelle attuali.

Il punto sul "Pendolino"

L'Y.0160, il cosiddetto « Pendolino », simulacro dell'elettrotreno ad assetto variabile, che ha fatto bella mostra di sé all'officina del Deposito Locomotive di Roma Smistamento in occasione della XV Giornata del Ferroviere recentemente celebrata, ha completato una serie di prove di notevole importanza. I risultati ottenuti sono stati molto soddisfacenti e hanno superato quelli registrati all'estero in ricerche analoghe.

Le prove sono state effettuate sui tratti di linea Torino-Asti, Firenze-Arezzo e Orte-Roma, appositamente scelti in quanto, presentando elevati indici di tortuosità, i primi due addirittura con curve di raggio inferiore ai 400 metri, hanno permesso di sperimentare nel modo migliore il dispositivo di pendolamento del nuovo elettrotreno.

Le varie corse di prova finora compiute hanno anche dimostrato che il convoglio ad assetto variabile consentirà di ottenere — appunto sulle linee particolarmente tortuose — velocità commerciali superiori del 30, 35 per cento rispetto a quelle raggiungibili con i mezzi tradizionali.

L'Y.0160 sarà sottoposto a nuove prove anche per completare la sua messa a punto con la verifica delle apparecchiature elettroniche, ma già si prevede, allo stato dei fatti, che il prototipo potrà essere pronto entro il prossimo anno.

Il nuovo elettrotreno è stato commissionato alla Fiat per quanto riguarda la cassa, i carrelli e lo studio generale e alla Marelli-Asgen per la parte relativa ai motori elettrici, il circuito di trazione e i pantografi; le sue caratteristiche generali saranno quelle inizialmente stabilite, che sono state già descritte con dovizia di dettagli da « Voci » (n. 2/1972) quando cominciarono le prime corse di prova.

Sarà un treno veramente nuovo che si inserirà vantaggiosamente nella nostra Rete per assicurare anche sulle linee « difficili » collegamenti di alta qualità: veloci e col massimo di comfort e di sicurezza.

M. Pi.

A 100 all'ora sugli scambi

NEI PRIMI giorni di ottobre si sono svolte a Santa Severa, sulla linea Roma-Pisa, le prove di circolazione su due scambi 60 UNI/tg. 0,055 posti in comunicazione tra i binari pari e dispari.

Gli scambi 60 UNI/tg. 0,055, penultimi nati della famiglia, sono stati progettati per velocità sul ramo deviato di 100 km/h ed hanno suscitato l'interesse dell'Ufficio Ricerche e Prove dell'UIC (O.R.E.) che ha programmato delle corse di prova al fine di accertare la loro utilizzabilità a tale velocità anche in comunicazione tra binari paralleli.

Occorre infatti ricordare che normalmente per le deviate degli scambi è prevista una riduzione di velocità in quanto si è in presenza di curve di piccolo raggio; quando poi gli stessi scambi vengono messi in comunicazione tra loro si crea un tracciato costituito da due curve di senso contrario che danno origine a perturbazioni di marcia per le quali occorre accertare, con prove pratiche, se la velocità di base degli scambi componenti può essere conservata o meno.

Per gli scambi costruiti precedentemente a quello tg. 0,055 le velocità di transito sulle comunicazioni sono eguali a quelle degli scambi semplici componenti in quanto trattasi di velocità non eccessive (30 e 60 km/h) che non generano perturbazioni significative nei riguardi sia della conservazione dei materiali che del comfort di marcia.

Quando però si raggiungono velocità dell'ordine dei 100 km/h è indispensabile procedere alle prove di cui si è detto e che consistono nel misurare le spinte trasversali e le accelerazioni delle sale montate e della cassa dei rotabili.

Le corse prova di Santa Severa hanno vista impegnata una locomotiva E 444 trainante una carrozza FS di 2ª classe, una carrozza di misurazione delle ferrovie francesi ed una carrozza « gran comfort », sempre delle ferrovie francesi, sulla quale erano montati dispositivi elettronici che trasmettevano alla carrozza di misurazione le spinte trasversali e le accelerazioni che si generavano nel percorrere la comunicazione in esame.

La prima corsa di prova è stata effettuata alla velocità di 60 km/h e le successive con velocità crescenti sino a 110 km/h.

Anche se i dati sono ancora in elaborazione si può ritenere che le corse di prova abbiano confermato le aspettative dei progettisti: si può insomma correre sullo scambio ad una velocità massima molto prossima a 100 km/h.

Per quanto riguarda il futuro, le nuove apparecchiature troveranno utilizzazione più completa nelle interconnessioni della direttissima Roma-Firenze.

Spartaco LANNI

Bilancio '72 della Banca delle Comunicazioni

E' stata tra l'altro sottoscritta una convenzione con la nostra Azienda per la concessione di mutui al personale per la costruzione e l'acquisto di case.

IL MINISTRO dei Trasporti ha recentemente approvato il bilancio della Banca Nazionale delle Comunicazioni per l'esercizio 1972, che si è chiuso con un utile netto di L. 511.406.158, realizzato attraverso l'attività delle due Sezioni in cui si articola la Banca: la « Sezione Credito », che esercita l'attività bancaria vera e propria (L. 309.476.521) e la « Sezione Previdenza », che esercita l'attività assicurativa e previdenziale in favore degli iscritti (L. 201.929.637).

I risultati economici conseguiti nell'esercizio, che registrano un aumento di L. 193.759.871 rispetto a quelli dell'esercizio precedente, testimoniano del crescente favore che la Banca riscuote presso la clientela, pur attraverso le difficoltà connesse ad una congiuntura notoriamente non favorevole e alla instabilità dei corsi derivante dalla crisi monetaria internazionale.

La relazione del Consiglio di Amministrazione pone in risalto anzitutto il consistente aumento dei conti patrimoniali, passati per il totale delle due Sezioni operative della Banca da 286 miliardi di lire a 339 miliardi, con un aumento, quindi, di 53 miliardi in termini assoluti e del 18,5 per cento in termini relativi.

Notevole è stato l'incremento del capitale, determinato da sottoscrizioni di quote da parte del personale ferroviario, passato da lire 1.244.192.750 al 31-12-1971 a lire 2.337.214.550 al 31-12-1972.

L'incremento del volume di attività poggia principalmente sulla espansione operativa della « Sezione Credito » — il cui attivo è passato dai 274 miliardi di lire ai 325 miliardi del bilancio in esame — e in particolare sull'incremento della raccolta — depositi fruttiferi, conti correnti e corrispondenti — passata da 217,5 miliardi di fine 1971 a 257,7 miliardi al 31 dicembre 1972, raccolta che raggiunge così il 79,3% del totale dei conti patrimoniali.

La massa dei mezzi disponibili, così notevolmente accresciutasi, ha potuto trovare anche nel 1972 adeguate occasioni di utilizzazioni.

Sempre assai sostenuto, infatti, è stato nel corso dell'anno il tasso di aumento degli impieghi, che sono pervenuti al 31 dicembre 1972 a 188,8 miliardi di lire, contro i 154,3 miliardi di lire registrati alla fine del 1971. L'incremento realizzato è del 22,3 per cento, superiore a quello medio nazionale.

Particolare rilevanza, fra tutte le voci che concorrono a formare l'aggregato degli impieghi, hanno i finanziamenti concessi alla nostra Azienda (cui come è noto la Banca è legata da stretti vincoli) finanziamenti il cui volume si è accresciuto nel corso dell'esercizio da 53 a 62,5 miliardi di lire.

E' interessante inoltre citare l'evoluzione dei fidi messi a disposizione della clientela, il cui numero nel 1972 si è elevato del 14,5 per cento, mentre l'incremento degli importi è del 23,5 per cento.

Durante l'esercizio è infine proseguita l'espansione della Banca nel campo dei servizi di intermediazione, come pure, ed in misura notevole, nel lavoro con l'estero.

Anche l'attività della « Sezione Previdenza » ha fatto registrare nuovi, generalizzati progressi.

Elementi trainanti di tale perdurante sviluppo sono stati, da un lato, la espansione operativa della « Sezione » nel ramo Responsabilità Civile Auto e, dall'altro, l'incremento nel « Ramo Vita », per effetto delle nuove assunzioni di personale operate dall'Azienda Autonoma delle F.S. e della stipulata convenzione con l'INA, in virtù della quale la Banca ha assorbito le attività assicurative, previdenziali e creditizie in precedenza gestite dalla « Mutua Previdenza ».

Dall'esame delle singole poste del bilancio della « Sezione Previdenza » si rileva tra l'altro il sensibile aumento dei « Mutui e Sovvenzioni » passati da 8.428 milioni di lire di fine 1971 a 9.719 milioni, con un incremento di 1.291 milioni. La posta è quasi interamente costituita dai « Mutui su cessioni del quinto dello stipendio », saliti da 8.211 a 9.521 milioni di lire, a conferma dell'attenzione con cui la Banca adempie al suo fondamentale impegno di assistenza creditizia al personale del Ministero dei Trasporti.

L'ammontare delle operazioni creditizie concesse ai ferrovieri dalle due Sezioni, nelle varie forme di intervento a favore della categoria, è passato da L. 18.025 milioni al 31-12-1971 a L. 22.218 milioni al 31-12-1972.

A chiusura di questi brevi cenni sull'attività svolta dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni nell'esercizio 1972, sembra opportuno sottolineare i seguenti dati che interessano più da vicino la nostra categoria:

— ha sottoscritto la convenzione con l'Azienda per la concessione ai ferrovieri dei mutui per contribuire alla costruzione o all'acquisto di case, di cui alla legge 15 luglio 1966, n. 605;

— ha erogato notevoli somme per borse di studio, iniziative di carattere culturale e ricreativo, e per interventi a favore dei ferrovieri in particolari condizioni familiari;

— ha destinato, nella ripartizione degli utili, l'importo complessivo di L. 100 milioni per provvidenze in favore degli iscritti, dipendenti delle F.S.

Presidente della Banca Nazionale delle Comunicazioni è il Dott. Giuseppe Cadario; Direttore Generale, il Dott. Michelangelo Guzzardi.

Apparato ACEI a Genova Brignole

Una delle vecchie cabine con scambi idrodinamici che, con l'entrata in funzione dell'apparato ACEI, è stata chiusa.

La nuova cabina (a destra, in alto) in cui sono stati installati i nuovi apparati: un complesso di 630 pulsanti consente il controllo di 101 scambi e 145 segnali.

A destra, la cerimonia della consegna al Movimento dell'apparato: subito dopo l'impianto è entrato in funzione. Il traffico all'interno della stazione risulta notevolmente semplificato e snellito.

Oltre la "Tartaruga"

E' IN CORSO di realizzazione una locomotiva elettrica di concezione totalmente nuova dotata di un equipaggiamento per la regolazione statica della velocità. Su una « Tartaruga » — la E444.005 — è stato installato il nuovo sistema che offrirà numerosi vantaggi di ordine tecnico e che permetterà altresì di migliorare notevolmente le prestazioni delle locomotive elettriche a 3000 Volt c.c.

Con il nuovo equipaggiamento la velocità di marcia della locomotiva potrà essere regolata a qualsiasi valore compreso tra il minimo e il massimo, senza alcuna dissipazione di potenza nelle resistenze e senza variare il collegamento dei motori di trazione, con un rendimento molto elevato dell'apparecchiatura.

In pratica, nella marcia della locomotiva, che consente una velocità massima di 200 chilometri l'ora, il regime potenziale di velocità potrà essere scelto liberamente in relazione alle esigenze di servizio entro i limiti di prestazione dell'equipaggiamento, dimensionato per una potenza continuativa assorbita di 4800 kW. Ciò in quanto non vi sarà più, come negli attuali equipaggiamenti, una caratteristica meccanica rigida, con punti di discontinuità e vuoti di potenza.

Sotto il profilo più strettamente tecnico, con il nuovo equipaggiamento i motori di trazione saranno permanentemente collegati in parallelo, con conseguente miglioramento delle condizioni di aderenza rispetto alle normali locomotive a 3000 Volt; il sistema di alimentazione statico eliminerà tutte le resistenze di avviamento; la tensione dei morsetti dei motori sarà indipendente dalla tensione della linea di contatto, condizione questa determinante ai fini della sicurezza dei motori; infine, la velocità di marcia della locomotiva non risentirà delle variazioni della tensione di linea.

M. Pi.

FLASH
Notizie in breve

DURANTE i periodi di maggior traffico, il TEE « Cisalpino », che collega Parigi con Losanna e Milano via Domodossola, farà capolinea a Venezia e sostituirà, sulla linea Milano-Venezia S.L., gli attuali rapidi 848 e 849. Il nuovo collegamento, che sarà effettuato con lo stesso materiale che compone il TEE « Mistral » Parigi-Nizza, uno dei più prestigiosi treni europei, faciliterà i movimenti tra la Capitale francese e la città lagunare. Si tratta di una delle novità decise dalla sessione tecnica della « Conferenza europea degli orari » dei treni viaggiatori internazionali, che ha anche stabilito l'istituzione di un nuovo servizio cuccette di seconda classe tra Belgrado-Villa Opicina-Venezia-Domodossola e Parigi.

UN CONVOGLIO di 11 carri-bestiame proveniente dall'Ungheria e diretto nella Francia del Nord è rimasto a lungo bloccato a Torino a causa dello sciopero del personale delle dogane.
I ferrovieri in servizio nello scalo torinese, si sono prodigati per procurare acqua e foraggio per gli 80 buoi pezzati e i 1.400 ovini che viaggiavano a bordo del convoglio: mentre sollecitavano l'intervento del personale dell'Ente protezione animali, sono intervenuti direttamente per abbeverare i poveri animali assetati, portando l'acqua sui carri con le pompe degli estintori.

FERMATA d'emergenza per un direttissimo della Firenze-Bologna alla stazione di Grizzana, per consentire il trasporto a bordo del ferroviere Luigi Betti che poco prima era rimasto vittima di un grave incidente sul lavoro.
Grazie alla tempestività dell'iniziativa, il nostro collega ha potuto essere ricoverato al più presto nell'istituto Rizzoli di Bologna dove è stato sottoposto a un intervento operatorio. E' stato giudicato guaribile in tre mesi.

IL 25 NOVEMBRE la ferrovia Domodossola-Locarno meglio conosciuta come la « Vigezzina » celebrerà ufficialmente il cinquantenario. Inaugurata nel 1923, questa linea dopo aver realizzato il più rapido collegamento ferroviario fra il Vallese ed il Canton Ticino (via Sempione) ha assunto in epoca più recente una precisa funzione turistica mentre ha continuato a rappresentare il mezzo di trasporto ideale per i pendolari che lavorano in Svizzera o nelle industrie della piana ossolana.

E' STATO inaugurato ad Oristano un apparato centrale elettrico ad itinerari con comandi a pulsanti tra i più moderni d'Europa. Regolerà la circolazione dei treni nella stazione e lungo la linea ferroviaria compresa tra la stazione di S. Anna e quella di Solarussa.

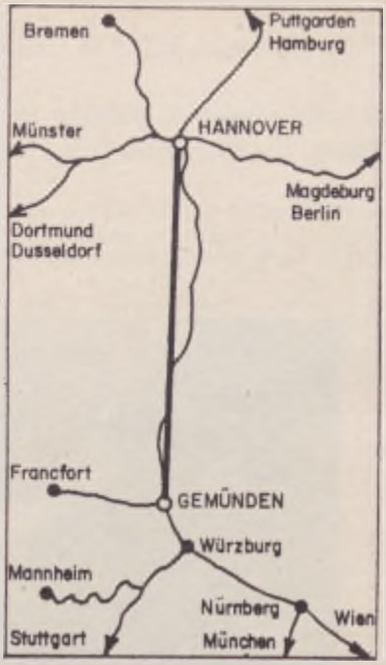
ESIGENZA di una programmazione organica dei trasporti, anche con la creazione di un Comitato Interministeriale di coordinamento del settore, in grado di affrontare globalmente i vari problemi tecnici ed economici; necessità di dare alla politica dei trasporti una configurazione non soltanto economica, ma anche sociale; opposizione alla creazione di strumenti di « dirigismo autoritario »: questi alcuni dei principali argomenti affrontati dal sottosegretario ai trasporti sen. Cengarle nel corso del suo intervento alla tavola rotonda sul tema « una politica per i trasporti » organizzata presso il centro di studi della CISL a Firenze. Alla riunione hanno partecipato, tra gli altri, il Vice Direttore dell'Azienda F.S. ing. Mayer, il Segretario Confederale della CISL, Fantoni, e il Segretario Generale del SAUFI-CISL, Jannone.

IL FUTURO delle ferrovie in Europa sarà esaminato nel corso di un incontro a livello internazionale che si svolgerà nei giorni 22-23 novembre a Firenze, con la partecipazione di esperti dell'UIC e delle FS.
La riunione servirà a fare il punto anche relativamente al « Piano Direttivo di una Rete Continentale » di 40.000 chilometri in corso di definizione da parte della « Commissione di ricerca prospettiva » dell'UIC e che riveste particolare interesse per la Italia in quanto comprendente, tra l'altro, l'asse del Brennero, la Milano-Basilea e la Torino-Chambery.

PER FACILITARE i viaggi dei lavoratori italiani all'estero, dall'estate 1974 entreranno in servizio convogli quotidiani diretti fra Schaffhausen, Stoccarda e Lecce. Il collegamento Zurigo-Bari verrà mantenuto, nel senso Svizzera-Italia, ed avrà frequenza bisettimanale (venerdì e sabato).

GERMANIA
La Hannover Gemünden

La costruzione della nuova linea Hannover-Gemünden ha avuto il suo « via », il mese scorso. E' questa un'importante premessa al rilevante impegno costruttivo che rappresenterà il « clou » dei programmi di rinnovamento della rete germanica. Si tratta di costruire, con criteri modernissimi una vera e propria nuova rete ferroviaria che potrà consentire velocità sino a 300 Km/h. Essa comprenderà 7 nuove linee, con una lunghezza complessiva di circa 950 Km, di cui 4 (per una estesa di circa 630 Km) dovranno essere terminate entro il 1985. Queste quattro linee sono: l'Hannover-Gemünden; la Colonia-Gross-Gerau, la Mannheim-Stoccarda e infine la Aschaffenburg-Würzburg. Indipendentemente da questi progetti, anche 1.250 Km delle linee già esistenti saranno adeguati per consentire il transito di treni a 200 Km/h. Il costo della costruzione delle nuove linee è stato stimato in circa 11 miliardi di marchi (circa 2.700 miliardi di lire italiane), quella per la loro messa in esercizio in circa 2,6 miliardi di marchi (circa 650 miliardi di lire).



BINARI NEL MONDO

POLONIA
Una nuova grande arteria

Il più importante investimento concretato in Polonia dalla fine dell'ultima guerra è la costruzione della nuova grande arteria ferroviaria Slask-Varsavia. La prima tappa è la realizzazione della tratta Zawierce-Radzice (143 Km), i cui lavori sono ormai a buon punto e che si prevede verrà messa in servizio entro il luglio del prossimo anno.

La futura « magistrale » Slask-Varsavia avrà caratteristiche modernissime. Il tracciato prevede infatti curve con raggio non inferiore a 4 mila metri e le rampe, in salita, non saranno superiori a 6 millimetri per metro. La massicciata sarà particolarmente rinforzata e compatta; vi saranno 1.730 traverse al chilometro, il binario sarà costituito da rotaie pesanti (60 Kg al metro); l'esercizio sarà a trazione elettrica.

Per la costruzione della linea si dovranno scavare 10 milioni di metri cubi di terra, realizzare 26 viadotti ferroviari, 37 ponti di sottopasso stradale e 17 di sovrapasso di strade, ecc.

I primi treni messi in circolazione saranno quelli merci, a composizione pesantissima, che potranno raggiungere un tonnellaggio lordo di 4 o 5 mila tonnellate. Saranno così indirizzati su questa linea i trasporti di carbone in direzione di Varsavia e Bialystock e dei centri industriali di Kozienice e Ostenda. Per il traffico viaggiatori, che seguirà in un secondo momento, sono previsti convogli ad alta velocità (200/250 Km) tra le due città terminali e di collegamento con i grandi assi internazionali verso la Cecoslovacchia, l'Austria, l'Italia, l'Ungheria e le nazioni della penisola balcanica.

Il "Quick Pick" self-service ferroviario

« Quick-Pick » è il nome dato dalle Ferrovie germaniche e dalla Compagnia Tedesca dei vagoni letto e ristorante ad una nuova carrozza « self-service », entrata recentemente in servizio sulle linee della D B. Tre di queste carrozze si trovano già in composizione, in via sperimentale, su treni rapidi per i quali non è conveniente l'utilizzazione di una tradizionale carrozza ristorante. La carrozza « Quick-Pick » offre ai viaggiatori vari piatti freddi, bevande e dessert. E' anche possibile ordinare uno dei piatti caldi che figurano nel menù. L'arredamento interno della vettura, che offre 54 posti, è stato particolarmente curato.

I 90 anni dell'Orient-Express

L'Orient-Express, uno dei treni europei più prestigiosi, festeggia quest'anno i suoi 90 anni. Fu infatti nel lontano 5 giugno 1883 che il primo « Orient-Express » lasciò Parigi in direzione di Vienna. Nel 1885, la relazione divenne a frequenza quotidiana, dopodiché fu prolungata, nel 1889, fino a Costantinopoli. Il tempo per percorrere l'intera relazione era allora di 67 ore e 35 minuti. Oggi il nonagenario, ma arzillo come non mai, treno è rappresentato da una relazione a orari privilegiati tra la Francia e l'Austria, che non cessa di migliorarsi. Infatti la sua lunga tradizione di eleganza e di comfort si perpetua ancora nel nuovo treno rapido notturno che unisce Parigi e Vienna in circa 15 ore. Il convoglio comprende oltreché normali vetture, del tipo più moderno e confortevole, carrozze cuccette e letto di ultimo tipo (di 1ª e 2ª classe) e una carrozza ristorante. Due volte alla settimana il treno assicura anche il servizio di auto al seguito tra Monaco e Parigi.

AUSTRIA
Cambia il simbolo

Le ferrovie austriache hanno deciso di rinnovare la loro immagine. Il simbolo adottato — che è quello qui riprodotto — sarà per ora utilizzato sui documenti commerciali ed amministrativi. Quanto prima apparirà anche sul materiale rotabile e sulle installazioni fisse: ciò avverrà man mano che si acquisterà nuovi mezzi ed impianti o in occasione di rinnovamenti e trasformazioni.

CARTA CANTA: COME SI SCRIVE UN RAPPORTO

UNA RICETTA per scrivere bene? Esiste, e come. Anche se stenti a tenere la penna in mano, confondi il congiuntivo col condizionale, sei tormentato da dubbi sull'uso dei verbi transitivi e intransitivi, niente paura. Acquistando il manuale tal dei tali potrai risolvere in breve tempo ogni problema di contenuto e di stile. Fra le tante ricette sicure che ci vengono generosamente elargite dai venditori di felicità nei loro libri e prontuari (come vincere la timidezza; come riuscire nella vita; come riuscire con le donne; come aver successo nella propria professione e trarre soddisfazione da ogni lavoro; come parlare ai propri figli; come saper essere ottimisti) c'è anche quella per imparare a scrivere, si tratti di un tema di scuola, di una lettera d'affari, di una relazione d'ufficio e perfino di una canzonetta, una novella, un romanzo, una sceneggiatura. Né mancano prontuari galeotti che ti suggeriscono le lettere d'amore, ti prestano sentimenti e lacrime di glicerina, ti propiziano Cupido e Venere affinché innalzino la tua prosa sciatta e banale alle altezze di un epistolario non disdicevole ad uno Jacopo Ortis o a un Werther redivivi. A quest'ultimo proposito, raccontano la disavventura occorsa ad uno spasimante, particolarmente sprovveduto, che, indirizzando il suo primo messaggio alla Dulcinea del suo cuore, lo copiò pari pari, *comprese le varianti*, da uno di cotali libretti zuccherosi. E mandò questa lettera: « Gentile signorina, da quando ho visto i suoi capelli biondi (o neri), i suoi occhi azzurri (o castani); da quando l'ho udita cantare (o suonare il pianoforte) ecc. ». E' un caso limite, quasi certamente inventato, ma che tuttavia sta ad avvertirci come, anche per chi non sappia scrivere, il male minore sia sempre quello di fidare sulle proprie forze, sulla spontaneità dell'espressione, ricordando che parole e senso escono insieme e inscindibili, si collocano sul foglio nello stesso momento, come il grumo del pennello dopo l'impasto sulla tavolozza (la similitudine è di Artieri). Tuttavia il discorso non è con questo esaurito. Teniamoci lontano dalle dissertazioni erudite odorose di naftalina e cerchiamo telegraficamente di chiarirci le idee. Tracciamo intanto una bella linea di confine: da una parte la composizione letteraria, dall'altra la prosa che nasce da necessità di carattere pratico e che ha anch'essa parecchie suddivisioni: noi ci soffermeremo sugli scritti di carattere amministrativo e tecnico che più c'interessano in questa sede, come vedremo.

Le regole della retorica

La prosa artistica o letteraria è stata soggetta per secoli alle leggi della retorica. Bisogna arrivare al Romanticismo perché l'« Ars rhetorica » venga mandata al rogo come una strega; nel Novecento viene allontanata definitivamente anche dalle scuole, dopo la scomunica del Croce e del Gentile. Una rivoluzione che però ha qualche eccesso, come tutte le rivoluzioni. Oggi riconosciamo più equilibratamente che la retorica non può avere valore normativo (nel senso che l'applicazione esteriore di certe regole non potrà mai creare la bellezza artistica); tuttavia essa insegna a scrivere con proprietà e correttezza. Non è troppo paradossale il concludere che chi fa professione di scrittore deve conoscere le regole della retorica, ma deve guardarsi bene... dall'applicarle. In questa prospettiva, restano fuori del tempio, sia il formalista, sia il « ribelle », il *naïf*, che prende la lingua dal rigagnolo e dall'osteria, sbrodola sciatto e sgrammaticato, ma in compenso è tanto « naturale ». Scusate la digressione. Veniamo subito a quella che, molto all'ingrosso, potremmo chiamare prosa burocratica e tecnica, e al suo « genere » più impegnativo, vale a dire il rapporto, la relazione, sia essa amministrativa o tecnica. Ferma restando la premessa che a scrivere non s'insegna, sembra legittima, nella prosa d'ufficio, l'emanazione di regole, di suggerimenti, di consigli, la presentazione di modelli, trattandosi non già di composizioni di fantasia (nelle quali è sovrana l'Arte con la sua sconfinata libertà), ma di esposizioni su tema predeterminato che per riuscire utili debbono rispondere a certi requisiti ed essere ordinate secondo criteri di chiarezza, di concisione, di consequenzialità. Tanto per cominciare, che cos'è un rapporto? « E' un rendiconto di fatti analizzati allo scopo di orientare il servizio interessato o l'autorità superiore verso una determinata azione. Ciò significa che esso deve avere le qualità del rendiconto, è però molto più ricco e complesso ». Questa definizione la troviamo in un manuale di Georges Bousquiè (« Come si compila un rapporto », Franco Angeli, edit.) che

per la serietà dell'impegno e l'onestà dei propositi sarebbe ingiusto assimilare a quei libercoli miracolistici cui accennavamo in principio. Per convincersene, basti leggere queste auree considerazioni che troviamo a pag. 29. « Il rapporto ha un destinatario, che può essere il suo solo lettore, dato che esso viene scritto espressamente per lui. Si tratta allora in generale del capo dell'azienda, ma può essere anche un servizio, un comitato incaricato di decidere sulla questione; in ogni modo, un piccolo numero di persone qualificate (...). Occorre quindi sostituirsi al destinatario per rendersi conto di come questi reagirà. Si tratta certo di un uomo competente, ma che ha costantemente bisogno di nuovi elementi d'informazione e di valutazione. A tale scopo egli si affida ai suoi collaboratori più qualificati. Egli desidera essere bene informato, indirizzato, messo sui binari. Vuol vedere chiaro per risolvere una questione in sospeso, essere posto al corrente dell'affare che lo preoccupa, che deve risolvere nel migliore dei modi nell'interesse della azienda, e per fare questo ha bisogno di un certo numero di dati che deve rielaborare ed interpretare. Egli vi ha assegnato un compito (studio, inchiesta); avete capito bene il suo pensiero? Che estensione deve avere il vostro rapporto? Con che spirito occorre redigerlo? Quali sono i limiti dell'inchiesta da compiere? Per assolvere il compito ricevuto non è inutile conoscere la personalità del mandante, ricorrere a lui se vi sono incertezze, chiedergli persino un colloquio diretto se avete dubbi importanti. Meglio farsi ripetere una cosa due volte che fare una cattiva figura sbagliando l'impostazione di quanto ci è stato richiesto. Si tratta di un uomo molto occupato, la cui scrivania è ogni giorno ingombra di fogli che arrivano dai quattro punti cardinali, di circolari, di rapporti provenienti da altri subordinati e relativi ai loro settori. Egli deve prendere conoscenza di tutto.

CARTA CANTA: COME SI SCRIVE UN RAPPORTO

Attenti ai punti oscuri

Ha bisogno che si alleggerisca la sua fatica, che gli si faccia grazia dei dettagli. Come accoglierà il vostro papiro? Egli si augura di arrivare immediatamente alla sostanza. Perché gli si sottopone questa nuova pratica? Di che cosa vuole informarlo il relatore e quale decisione suggerisce? Perché? Ha pensato chi scrive alle ripercussioni della questione, o a questa obiezione? E sfoglierà il rapporto alla ricerca del sottotitolo che l'interessa; cercherà delle tavole, delle cifre. E che non debba constatare un punto oscuro, una grave lacuna che l'obblighino a chiedere spiegazioni complementari ». Il Bousquiè considera il rapporto alla stregua di una dimostrazione (di tipo matematico) appoggiata su fatti dai quali scaturiscano proposte. La dimostrazione deve essere « sviluppata a mezzo di un piano, abbastanza delicato, e che varia secondo la natura del rapporto », afferma il Bousquiè e si sofferma poi ad analizzare partitamente le diverse fasi di questo piano (redazionale) arrivando così a delineare quella che, a suo giudizio, è la struttura ottimale del rapporto semplice; mentre per il rapporto complesso è prevista, e debitamente illustrata, una diversa struttura ovviamente articolata in maniera più ampia. Concludono il libro numerosi esempi di rapporti sulle più varie materie: si va dall'infortunio di un operaio al « Deragliamento di un vagone durante una manovra al posto A della stazione di... ».

Quanti s'affaticano a compilare monografie, relazioni, studi, potranno trovare man forte e valido aiuto anche in un altro libro che s'intitola « Il Rapporto tecnico » (Etas/Kompass, edit.). L'autore, il professor Carlo Panseri dirigente l'Istituto Sperimentale Metalli Leggeri, aveva pensato dapprima di dedicare la sua fatica ai giovani funzionari dell'Istituto; si è poi convinto (non a torto) che l'opera avrebbe potuto interessare un numero assai più vasto di lettori. Osserva argutamente il Panseri che i nostri posteri non riusciranno a comprendere perché tanto ci siamo affannati ad individuare ed eliminare le resistenze passive che ostacolano il passaggio dei fluidi e dell'energia, e tanto poco ci siamo preoccupati d'eliminare le resistenze passive che, per l'inadeguatezza della parola scritta, così frequentemente s'oppongono alla trasmissione del pensiero, il più nobile fra tutti i fluidi e fra tutte le forme d'energia. E' un'osservazione che il Panseri butta là con l'aria di non darvi gran peso, ma a noi ha fatto venire in mente quello che diceva Anatole France: « Le parole sono idee. Non si ragiona rettamente che con una rigorosa sintassi e un vocabolario esatto. Credo che il primo popolo del mondo è quello che ha la migliore sintassi. Accade spesso che gli uomini si sgozzino tra loro per parole che non capiscono ». Ma se volessimo abbordare il tema del linguaggio come luogo e problema dei significati, ci smarriremmo in un mare tanto vasto e periglioso quanto affascinante. Ammainiamo perciò la vela e, bordeggiando sotto costa, torniamo al linguaggio scientifico. Nel discorso scientifico « la capacità di determinare con esattezza un comportamento condiziona il significato stesso del discorso. Infatti, una proposizione può considerarsi scientifica quando è verificabile. E la verifica, pur avvenendo in modi che variano da scienza a scienza, consiste sempre in qualche operazione o serie di operazioni. Per avere un significato scientifico, un discorso deve dunque indicare come certe operazioni devono essere eseguite. Se qualche termine contiene un'ambiguità le operazioni restano indeterminate, la verifica non è più possibile e il discorso rimane — scientificamente parlando — privo di senso ». Lo afferma in un suo saggio (« Parlare è operare », *Civiltà delle macchine*, XIV-1966) Vittorio Mathieu, il quale conclude che il sogno di un linguaggio perfetto è irrealizzabile; tuttavia, avendo sempre presente questo ideale, occorre ricercare continuamente forme precise del parlare che, soprattutto nel campo scientifico, s'« identificano in forme efficaci dell'operare ». A questa ricerca contribuiscono libri come quello del Panseri che dedica parecchie pagine preliminari alla proprietà dei termini. Gli esempi potrebbero abbondare. Nessuno creda che *precisione, accuratezza, giustezza,* possano essere usate indifferentemente come sinonimi. E « molto approssimato » vuol dire « molto prossimo » ovvero « molto grossolano »? Vedere quel che ne dice

il Panseri. Addentrandosi nel vivo della sua trattazione, il nostro autore passa poi ad esaminare i requisiti e la struttura del rapporto tecnico. E sarà bene cedergli la parola. « Un'opera letteraria è ammesso a priori che possa a qualcuno dispiacere, e piacere ad altri: essa tende, come si dice, a suscitare un tumulto (cioè un *disordine*) di idee e di affetti, operando sul sentimento e la fantasia, prima ancora che sulla fredda ragione. Un'opera scientifica, e quindi anche un rapporto tecnico, non debbono *suscitare*, ma determinare le idee, creando nel lettore un orientamento univoco: essa deve *convincere* tutti che la possano capire, in quanto i procedimenti della logica, come quelli della matematica, sono comuni e validi per tutte le differenziate individualità umane. Per quanto abbiamo detto, è essenziale che chi legge un rapporto tecnico abbia subito ben chiaro il piano secondo il quale è distribuita ed esposta la materia ». Come il Bousquiè, anche il Panseri ci suggerisce dunque un piano redazionale. « In un rapporto tecnico si debbono comunque poter distinguere tre parti essenziali: la *enunciazione*, la *dimostrazione* e la *conclusione*. Nella *enunciazione* si debbono trovare esposti per ordine: a) la natura e i motivi determinanti del problema; b) lo stato delle acquisite conoscenze, all'inizio dell'intrapresa indagine o ricerca; c) gli scopi, l'indirizzo e i metodi, attraverso i quali s'intende di affrontare la ricerca; d) i vantaggi materiali o di conoscenza, che la risoluzione del problema comporta; e) la descrizione dei mezzi e dei materiali impiegati. Nella *dimostrazione*, debbono invece ritrovarsi, ordinatamente esposte; f) la descrizione delle esperienze; g) la descrizione dei risultati; h) la loro correlazione o generalizzazione; i) la confutazione delle contrarie opinioni o delle discordanti ipotesi. Infine nella *conclusione*, si dovranno ritrovare, espresse nel modo più chiaro, conciso e persuasivo: l) la risposta che l'autore del rapporto intende dare al problema enunciato nella introduzione; m) le conseguenze che ne derivano ».

La farsa di Angelo Musco

Lo spazio ci vieta di seguire l'autore nell'esposizione analitica che egli fa delle singole parti dello schema che abbiamo ora riportato. Seguono poi altre pagine fitte di consigli e di avvertenze: come suddividere i capitoli e i capoversi, quando usare i numeri arabi e quando le lettere dell'alfabeto; e, nel caso dovessimo affidare al tipografo il nostro rapporto, troveremo anche dettagliate informazioni sulle diverse tecniche della stampa. Con il suo stile un po' lento e antiquato, il Panseri ha pensato proprio a tutto: il suo non è un manuale, è una « summa ». Ma è tempo di concludere. Nessuno nega l'utilità di libri come quelli del Bousquiè e del Panseri; è chiaro però che, dopo averli letti e meditati, un mediocre estensore di rapporti amministrativi o tecnici non potrà sperare di tramutarsi, per miracolosa metamorfosi, in un minutante di gran valore. Al modo stesso, se ci si perdona l'accostamento, che lo studio del Karaté in dodici lezioni non farà diventare Maciste un ometto gracile e debolino. Lo schema redazionale, l'ordinata suddivisione della materia, la proprietà delle parole, sono tutti coefficienti importanti; ma è evidente che (anche nel caso di un rapporto tecnico o amministrativo) la felice composizione si regge su leggi non codificabili che competono alla funzione di chi scrive, alle sue doti naturali integrate e potenziate dalla preparazione professionale. A riprova di ciò basti considerare come, a parte certe avvertenze ed istruzioni che hanno validità oggettiva (quali, ad esempio, come disporre fotografie, schizzi e diagrammi, come ordinare una tabella statistica, come riprodurre un « lucido », ecc.), le regole e le raccomandazioni inerenti alla composizione vera e propria rassomigliano troppo a petizioni di principio. Per intenderci, sarebbe come se uno vi dicesse: se vuoi che il tuo scritto piaccia, fa che sia piacevole. Bella scoperta. « Abbiate un periodare semplice. Non soltanto le parole, ma le frasi devono essere semplici (...) se tentate di dire tutto in una sola frase, questa diviene sovraccarica e trascinate il povero lettore in un labirinto d'imbarazzi », ammonisce il Bousquiè. E gli fa eco il Panseri, riportando i suggerimenti del Trelease: « fate che il vostro rapporto sia, per quanto è possibile, di facile e immediata comprensione; cercate di attenuare il tedio che il vostro lettore ricaverà da qualche passaggio necessariamente arido e uggioso, facendolo precedere da una stimolante e vivace introduzione; impiegate parole espressive, aggettivi icastici, vigorosi giri di frase (sic); ricercate le più efficaci analogie, comparazioni, similitudini e metafore, che possano adattarsi al vostro soggetto; fate saggio uso di contrasti, paradossi e aporemi... » e via elencando. E' ovvio (e il Panseri lo riconosce) che chi sapesse tradurre in pratica questi suggerimenti non avrebbe necessità di consigli e consiglieri, essendo già un provetto estensore di rapporti tecnici o amministrativi.

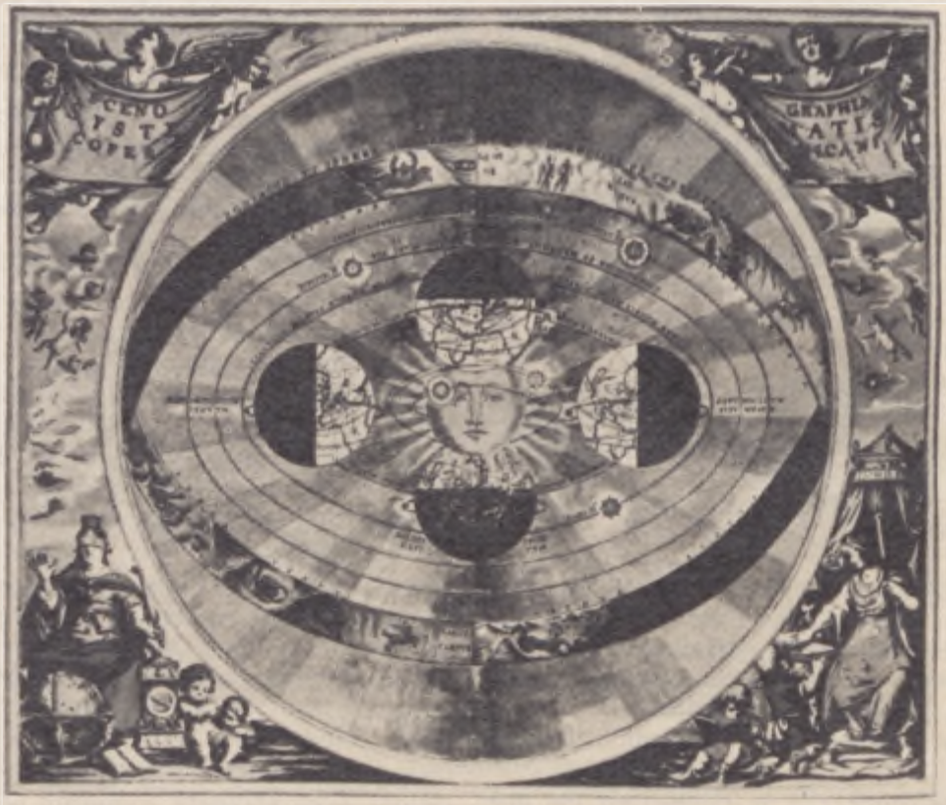
Terminata la lettura dei libri del Bousquiè e del Panseri, ci è venuta in mente una farsa della quale il grande Angelo Musco, se pur ricordiamo bene, dava un'interpretazione felicissima. Un disgraziato, prossimo a morire di fame, sfoglia un manuale di gastronomia che pretende di cavare dai pasticci coloro che dispongano di scarse riserve commestibili: il segreto sta nel saperle utilizzare bene. « Si prendano i resti del pollo di ieri », consiglia il libretto. Già, i resti del pollo di ieri; ma se il pollo non c'è e non c'è mai stato? Non puoi aspettarti di vederlo saltar su dalle pagine del manuale e devi rassegnarti a fare la fine del conte Ugolino.

Marcello BUZZOLI

Nel quinto centenario della nascita

LE "RIVOLUZIONI" DI COPERNICO

« L'OPINIONE che il Sole stia immobile al centro dell'Universo è assurda, falsa filosoficamente e profondamente eretica perché contraria alla Sacra Scrittura. L'opinione che la Terra non è il centro dell'Universo e che ha inoltre una rotazione quotidiana è filosoficamente falsa e, almeno, una credenza erronea ».
Così decretava il Sant'Uffizio con l'Editto del 5 marzo 1616, a conclusione del primo processo a Galilei, quale sostenitore della teoria eliocentrica (elios = sole) di Nicolò Copernico *sul piano sperimentale,* cioè mediante osservazioni concrete e non con semplici astrazioni.
Non altrettanto aveva però fatto il potente Organo ecclesiastico nei confronti dello stesso Copernico. E la ragione va ricercata proprio nell'affermazione galileiana formulata sul piano sperimentale, mentre l'astronomo polacco si era limitato ad avanzare una pura *ipotesi.*
Finché la scienza operava *ex suppositione,* cioè non pretendeva di andare oltre l'ipotesi, restando nel campo del filosofare accademico, la Chiesa era tollerante.
Al contrario dei Protestanti. Il tedesco Filippo Melantone (1497-1560), teologo ed esponente della Riforma luterana, e lo stesso Martin Lutero (1483-1546) non avevano infatti aspettato che si giungesse alla dimostrazione dell'attendibilità del sistema copernicano. Si erano subito scagliati contro l'ipotesi e il suo formulatore.
Poiché — sostenevano — la Bibbia parla chiaro, non lascia adito a dubbi di sorta sulla questione. Basti considerare il passo famoso del libro di Giosuè: « Fu allora che Giosuè si rivolse al Signore, in quel giorno in cui Dio diede l'Amorreo in potere d'Israele, e gridò al cospetto di tutto il popolo: "O sole, fermati su Gabaon, e tu, o luna, sulla valle di Aialon!". E il sole si fermò e la luna ristette... Il sole si fermò in mezzo al cielo, né volse al tramonto per quasi un giorno intero » (Gs. - 10, 12 ss.).
La distinzione fra la lettera e lo spirito del testo biblico non era allora eseguibile come lo è oggi, non solo in campo cattolico ma anche e soprattutto in quello protestante. E Copernico non s'attentò nemmeno a proporla, come poi avrebbe invece fatto Galilei sostenendo la possibilità di conciliare la Bibbia con le indagini e le scoperte della scienza.
Era ben radicata, allora, quella posizione dogmatica per la quale tutta una serie di elementi biblici di natura storica (per esempio, alcune espressioni usate dagli scrittori sacri, che guardavano al mondo con gli occhi del loro ambiente e del loro tempo) veniva posta come base per esprimere giudizi sui risultati della scienza.



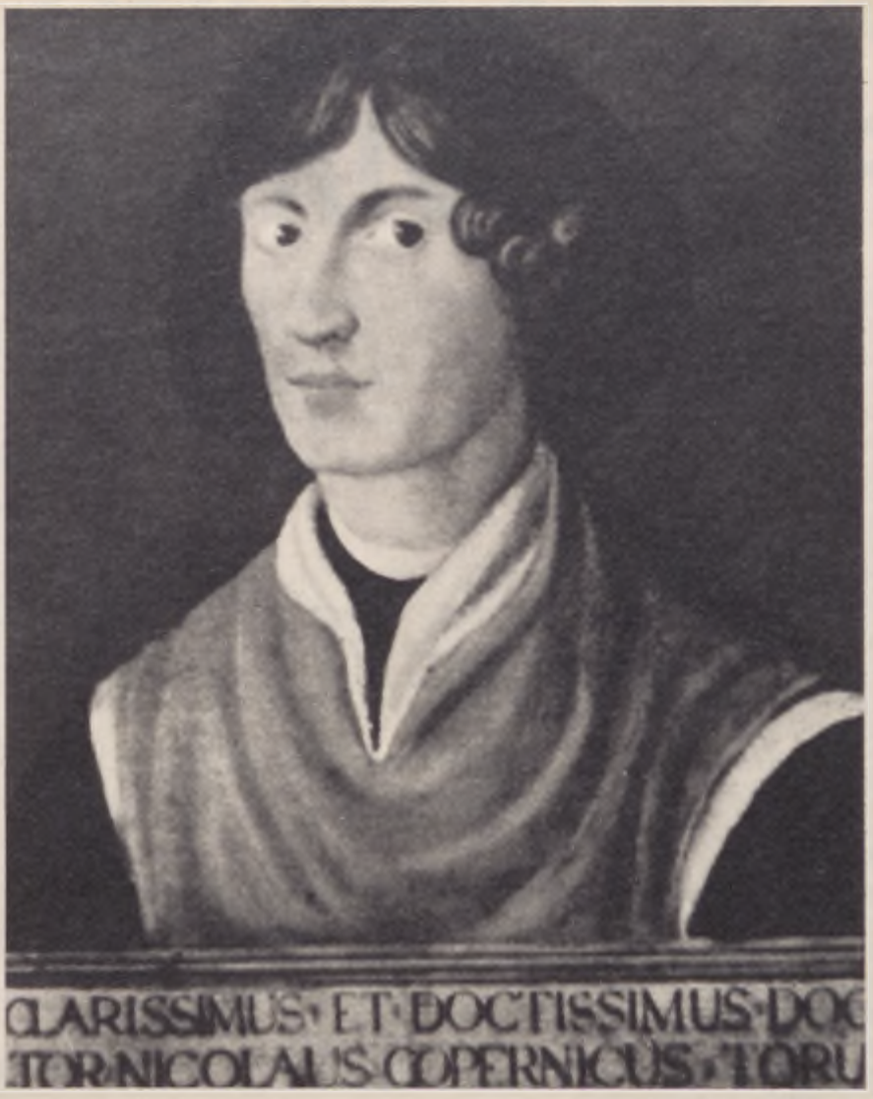
Il sistema eliocentrico copernicano in una stampa del '600

Ma bisogna osservare molto attentamente il quadro culturale in cui andava a inserirsi la teoria copernicana, rivoluzionando la concezione cosmologica corrente.
Da secoli era riconosciuto legittimo il predominio del sistema astronomico geocentrico (ghe = terra), da quando cioè, sul finire del 600 d.C., gli Arabi avevano fatto conoscere in Occidente l'*Almagesto,* monumentale opera del matematico greco Claudio Tolomeo (138-180 d.C.), che poneva la Terra al centro dell'Universo. Questo sistema tolemaico non era originale, in quanto il suo assertore lo aveva desunto da Ipparco di Nicea (II sec. a.C.) e già Aristotele (IV sec. a.C.) ne aveva elaborato uno pressoché identico. Ora, non solo per il fatto che corrispondeva alla visione che del mondo si ha col solo uso dei sensi (la Terra ferma, il Sole che gira intorno a noi dall'alba al tramonto, eccetera), ma anche per essere la teoria che meglio consentiva all'uomo di farsi lui stesso centro dell'Universo, aveva goduto e godeva di una grande fortuna e con tutti i mezzi, anche i più artificiosi, gli astrologi la sostenevano. Senza contare che s'accordava alla descrizione (e cioè alla lettera) biblica del mondo e che Tommaso d'Aquino l'aveva assunta a sostegno della teologia cristiana.
Rivoluzionare questa inveterata concezione del mondo era dunque qualcosa di veramente grosso, che oltretutto presupponeva, considerati i tempi (pensiamo a Giordano Bruno, che aveva fatto propria la teoria copernicana, e a Galilei), il possesso di una buona dose di coraggio. Bruno dimostrò di averne da vendere, dal momento che finì sul rogo. Galilei, di averne un po' meno, visto che ritrattò, sia pure solo dietro gravi minacce. Copernico dimostrò di possedere coraggio e prudenza insieme, anche se non erano ancora in atto — lui vivente — i rigori della Controriforma.
La sua formazione culturale fu prevalentemente italiana. Nato il 19 febbraio 1473 a Torun, nella Pomerania polacca, da famiglia appartenente alla borghesia mercantile, trascorse alcuni anni di studio nell'Università di Cracovia (del 1491 è un documento che attesta la presenza in quella facoltà filosofica di « Nicolaus Copernicus de Thorunia »). L'illustre città carpatica viveva allora un periodo di considerevole splendore, in parte dovu-

to al Rinascimento italiano che vi giungeva, importato da architetti, pittori, scultori, medaglisti di fama, insieme con la riscoperta umanistica del mondo antico, delle sue magnificenze, dei suoi valori, per accostarsi al quale era però indispensabile, oltre la conoscenza del latino, anche quella del greco. E fu per imparare il greco che Copernico venne in Italia. In quel tempo, le università italiane erano fiorenti e famose. Vi affluivano giovani e meno giovani studiosi da tutt'Europa.

In Italia prosperavano inoltre alcune tipografie (notissima è la veneta di Aldo Manuzio) che stampavano pure in caratteri greci. Copernico nel 1496 risulta iscritto alla facoltà di filosofia (detta « inferiore »), quindi a quella di diritto (« superiore ») nell'Università di Bologna. Presto diviene assistente dell'astronomo Domenico Maria da Novara che lo avvia allo studio e all'osservazione dei corpi celesti con metodi matematici. E a Bologna egli esegue la prima determinazione astronomica osservando la costellazione delle Iadi: è il 9 marzo 1497. Risale a quegli anni l'edizione manuziana dell'*Almagesto* di Tolomeo, e Copernico poté così meditarlo e mettere il geocentrismo in relazione con l'antico eliocentrismo pitagorico.

Nel 1500 Copernico è lettore di matematica a Roma. Dopo esser tornato in Polonia per assolvere gli obblighi che gli derivavano da un canonicato — fornitogli dallo zio materno — a Frombork (Frauenburg), si trasferisce a Padova



Il frontespizio del « De Revolutionibus ».

per studiare medicina. A Ferrara, nel 1503, si laurea in diritto canonico *(decretorum doctor)*.

In Polonia torna definitivamente l'anno successivo, ormai nell'animo vero italiano del Rinascimento. A Frauenburg, interamente preso dallo studio, resta fino alla morte, che lo coglie il 24 maggio 1543, lo stesso giorno in cui gli viene posta fra le mani una copia della prima edizione della sua opera maggiore: il *De revolutionibus orbium coelestium* (« Sui rivolgimenti delle sfere »). Così, almeno, si legge in una lettera inviata nel 1543 all'astronomo Giorgio Retico, il solo discepolo di Copernico, dal vescovo di Kuhm, Tideman Giese.

Dell'opera aveva già pubblicato nel 1507 un'anticipazione sintetica, un *Commentariolus* (« Piccolo Commentario »). Il *De revolutionibus*, nonostante l'iniziale favore incontrato presso la Chiesa (il papa Paolo III aveva accolto con simpatia il libro, a lui dedicato), dopo le gravi questioni sorte con Giordano Bruno e con Galileo, nel 1617 venne messo all'Indice, da cui fu tolto solo nel 1757 (Galilei è stato tolto nel 1822), quando ormai da tempo Newton aveva confermato la validità del sistema.

L'ipotesi copernicana non era scevra da errori. E come avrebbe potuto essere verità assoluta, considerata anche la molto limitata efficacia dei mezzi d'osservazione allora disponibili? E del resto siamo forse noi, oggi, in possesso della verità assoluta sull'Universo? Col progredire della scienza, crollano i miti e si amplia, s'acuisce il mistero. Forse un giorno ci accorgeremo che la natura e l'ordine dell'Universo sono altri da quelli fino allora pensati; e un più lontano giorno, che essi sono ancora altri, ancora e sempre diversi.

Copernico era soprattutto in errore nell'asserire, per i corpi celesti, orbite circolari e non ellittiche, come poi riuscirà a dimostrare il tedesco Keplero sulla base di osservazioni eseguite dal suo maestro Tycho Brahe. Ma la portata dell'ipotesi di Copernico era massiccia e determinante per il futuro della scienza. Egli afferma, in sostanza, che: le sfere celesti non hanno uno stesso centro; la Terra è centro dell'orbita della sola Luna; i pianeti, Terra compresa, si muovono intorno al Sole (nuovo centro dell'Universo, quindi); è mera apparenza il moto diurno della sfera celeste, poiché esso è soltanto effetto del moto reale che la Terra compie in 24 ore attorno al proprio asse.

Anche se era stato messo sulla buona strada dalla meditazione sulle intuizioni degli antichi fisici greci e dagli scritti di studiosi come Buridano e Oresme, ma soprattutto di Nicolò Cusano, che aveva già concepito l'idea del moto della Terra intorno al Sole, è certamente merito di Copernico l'aver compiuto il passo avanti decisivo, chiarendo che quel moto è da considerare « una specie di rotolamento, come quello di una ruota che avanza sulla sua carreggiata girando su se stessa ».

Ma a Copernico va soprattutto riconosciuto un altro merito: di essere riuscito a verificare con rigore le conseguenze dei movimenti terrestri, indicando a Keplero, Galilei e Newton la giusta via da seguire e quindi aprendo alla scienza un campo d'indagine veramente immenso: quello nel quale brillano miliardi di miliardi di stelle.

Salvatore ASCENZI

PENNA D'ORO FERROVIARIA 1973

SABATO 27 ottobre, presso il Supercinema Coppi, di Ancona si è svolta, alla presenza delle massime Autorità ferroviarie e cittadine, la premiazione dei vincitori del 15° Concorso letterario nazionale « Penna d'oro ferroviaria 1973 », indetto dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario, ed organizzato dalla sede di Ancona.
Sono risultati vincitori per l'attuale edizione:

Poesia

1) Giovanni Frullini di Firenze con la poesia « Dove vanno »;
2) Roberto Cagno di Siena con la poesia « E' questo il tempo »;
3) Roberto Voller di Firenze con la poesia « Click ».

Premio Speciale « Lirio Arena » per la migliore poesia di carattere ferroviario ad Armando Giorgi di Genova con la poesia « La sete del ritorno ».
Segnalati i lavori di: Pierluigi Grasso di Livorno, Renato Merlino di Roma, Cino Chiodo di Acqui Terme.

Narrativa

1) Gervasio Gerini di Foligno con il racconto « Con il vestito della festa »;
2) Gianluigi Sacco di Milano con il racconto « Tra le case »;
3) Graziella Musso di Genova con il racconto « Pagine di una borghesuccia ».

Premio speciale « Lirio Arena » per il miglior racconto di carattere ferroviario ad: Aldo Sensi di Bologna per il racconto « FS - Giungla o comunità? ».
Segnalati i lavori di: Cirano Andreini di Firenze, Enrico Mazzotta di Domodossola.

Reportage

1) Giovanni Frullini di Firenze;
2) Gianluigi Sacco di Milano;
3) Armando Tognocchi di Genova.

Ai vincitori delle varie sezioni sono stati assegnati una stilografica in oro e diploma di merito, offerti dal Ministro e dai Sottosegretari ai Trasporti, mentre agli altri classificati, una medaglia d'oro e diploma di merito, oltre a numerosi premi di rappresentanza.

A sinistra, il Direttore Compartimentale Grimaldi consegna un premio

1° premio poesia

GIOVANNI FRULLINI della Stazione di Firenze-Rifredi, si è aggiudicato due primi premi: uno per la poesia, l'altro per il reportage. Frullini, oltre ad aver vinto un'altra edizione della Penna d'oro ha ottenuto brillanti affermazioni anche in altri premi letterari.

Dove vanno

di G. FRULLINI

Dove vanno gli uomini-motore
per questa annosa strada
impazzita; il tempo ora alla frusta
geme cacofonie di rimpianto:
sono morti i cavalli impastoiati
e gli ottusi adolescenti
che infioravano il passo alla Madonna
in primavere senza storia.
Dove vanno gli uomini-volante
l'occhio a mordere l'asfalto
fra pietre miliari fitte come
cerchi di vertigine: son spenti
gli afflati contemplativi
e gli stuccosi oleografi
che ricalcavano ligi
questa natura ripudiata.
Dove vanno gli uomini-lamiera
caleidoscopi di pensieri
a fior di mente, l'udito
più aperto al ritmo dei pistoni:
tacciono infine le cicale
— giustizia del carbonio —
e i castrati poeti che frinivano
dolci messaggi affievoliti.
Dove vanno gli uomini-tachimetro
sul rosario ossessivo
degli scappamenti
sangue inquieto e benzina
smania di concentrare
la vita in ogni fiato:
sono ombre coloro che consumano
a passi antichi sulle prode
un tempo ormai alienato
col gusto d'andare senza scopo.
Dove vanno questi miei figli
che mi rinnegano
col mio canto d'orrore ormai straniero
sulla mia vecchia strada.

1° premio narrativa

Con il vestito della festa

di GERVASIO GERINI

GERVASIO GERINI del Deposito Locomotive di Foligno — 1° premio per la narrativa — aggiunge questo agli altri riconoscimenti ricevuti negli anni scorsi alla « Penna d'oro » per la poesia e la narrativa.

NON HO DI TE un ricordo continuo nel tempo ed anche il mio affetto ha conosciuto anni di silenzio. Ma quando riassumo in una immagine fisica la tua figura di padre, ti vedo con l'abito della festa: scuro, a righe appena più lucide, c'era prima che io nascessi e ti ci hanno vestito per l'ultima volta.
Sono state così poche le occasioni di festa, che sembrava ancora nuovo, se non era per il taglio della giacca che lo rendeva pretenzioso e dava l'immediata sensazione di un abito da contadino.
I miei ricordi d'infanzia fuggono da una campagna non nostra, da una casa che si aggrappava alle sue pietre in un brivido di miseria, e mi riconducono a te, a mia insaputa.
La tua camicia bianca rischiarava la faccia cotta dal sole. E quando la festa aveva perso la sua iniziale maestà, quel bianco s'impregnava di sudore e sembrava pesare sul tuo braccio teso — l'occhio fisso per un'eternità — a lanciare la tua boccia.
La festa era allora un'occasione per riabilitarti a te stesso, davanti ai figli e a tutte le cose che non ti piacevano: era un piatto di tagliatelle di uovo di anatra, piene di sugo grasso. Aspettavo l'ora del pranzo con un languore simile alla solitudine, senza giocare, perché le scarpe pulite con la biacca, mi facevano male.
La festa, d'estate, era un'aia piena di gente, impazziva di cicale e di voci, si addormentava stanca di serenate, sulla mia spalla, insieme alla noia dei grilli. Quei giorni, era come giocare ad essere ricchi. Ma quando venivano i « padroncini » a cercarmi e correvano sulla « loro » terra e bevevamo dalla brocca l'acqua che mia sorella serviva senza protestare e giocavano con me che non potevo dire di no, ritornavo alla mia miseria e cercavo di tirare giù i miei calzoncini troppo corti.
Il giorno della festa ti faceva dimenticare, nel vino bevuto con gli amici, il tuo lavoro allo « scortico ». Se anche eravamo abituati alla crudezza di espressioni e di immagini, che la vita di campagna ci imponeva, come un pasto di cui fortificarci, non mi hai raccontato tutta la melma di sangue che imbrattava la tua giornata: tornavi con la stanchezza nelle mani e non avevi la forza di sollevarmi.
La festa d'inverno era un'attesa di te che giocavi a carte in qualche casa vicina: cadevano le briscole accompagnate da qualche imprecazione, le fascine erano buttate nel camino e un vecchio attizzava le lute, incastrato nel sonno. Le mie fascine d'inverno riempivano gli occhi di fiamme gialle e subito diventavano penombra appena tiepida. Nascondevo il granoturco sotto la cenere rovente: ed era uno scoppio di fiori bianchi che sapevano di pane. Si diceva in campagna che il granoturco andava a nozze.
In una giornata di festa mi hai fatto venire in cantina e mentre spillavi un po' di mosto, guardavo stordito i meravigliosi cristalli azzurri in un sacco.
— E' veleno, non toccare — mi ha gridato. E quella domenica si scolorì in un giorno di dubbi e di paure. Si sciolse in un secchio di verderame. Del mio primo tesoro non era rimasto neanche un cristallo da guardare, prima di divenire polvere sulle viti.
La notte quando tornavi tardi a casa, mi facevo trovare addormentato nel tuo letto perché pensavo che non avresti avuto cuore di scacciarmi. La mamma era morta: non ho di questo avvenimento un ricordo doloroso, anche se da quel giorno mia sorella ha finito di essere giovane e non ha avuto più favole da raccontare. Mi era rimasto però un vago timore, quando entravo nella tua stanza, come se avessi potuto trovare mia madre a dormire con un rosario fra le mani e un mazzo di dalie gialle. Aveva quel letto, sponde di ferro, a due medaglioni, con ghirigori dipinti che lo rendevano festoso. Le lenzuola profumavano di spigo: la trama ruvida mi dava a volte un piacevole senso di frescura, ma spesso rendeva più cocenti le mie piccole ferite. La notte era lunga con le piogge di inverno. A volte, quando i sassi di paura bussavano alla finestra, mi svegliavo e il tuo respiro forte era l'unica voce che mi piaceva ascoltare: duro, aspro, aveva il sapore del vino. Dicevo « ho sete » ed aspettavo, con la prima angoscia della mia vita, che tu cercassi il lume. E sentivo il buio meno denso, quasi scavato dalle tue mani e le nocche che battevano contro la testata del letto. E alla luce di un fulminante ti ritrovavo. « Ho sete » ripetevo, quando il silenzio rimaneva buio e i sassi di paura continuavano a battere come grandine sui vetri. E poi piangevo piano, in fondo a cupi pensieri di abbandono. Allora ti svegliavi, stupito di me e non avevo il coraggio di dirti che piangevo di tristezza. Poi mi sentivo consolato, stringendo il bicchierone di alluminio con il manico di ottone e l'acqua mi sembrava più dolce.
E' difficile spiegarti, adesso che non ci sei più, tutta la mia attesa di te che tornavi, prima dai campi della Francia, poi dalla guerra, e da tanti altri posti che non mi interessava più di sapere. Ed ogni volta che mi trovavi nel tuo letto dicevi « come sei cresciuto ». E mi stiravo cercando di toccare l'altra sponda del letto con i piedi.
Avevo sete e tu accendevi una lampada che si affacciava su di me, sporgendo da un filo rivestito di carta azzurra con piccole frange scacciamosche.
Ero geloso di te, dei tuoi amici, delle partite e dei discorsi con gli altri. Il mio era un amore coltivato con silenzio e con disperazione, un appuntamento a quando avremmo potuto parlarci come due uomini.
Poi è cominciato il distacco. Ero tornato anche io dalla guerra e portavo dal-

continua a pag. 20

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

Quanto dobbiamo essere alti

IN UNA RECENTE seduta, il Consiglio d'Amministrazione ha varato la nuova « tabella dei requisiti fisici speciali del personale ferroviario », che sostituisce e modifica sostanzialmente quella del gennaio 1966. La necessità di procedere ad una revisione integrale della normativa finora vigente era apparsa evidente — sia all'Azienda che alle Organizzazioni sindacali — soprattutto in considerazione delle mutate condizioni degli ambienti di lavoro e delle esperienze acquisite in questi ultimi anni in campo antinfortunistico e sanitario.

Le modifiche rispondono tutte alle esigenze di lavoro aziendale e comportano, particolarmente per i Manovali del Servizio Movimento e per gli Operai dell'Armamento, una notevole attenuazione dei requisiti fisici speciali richiesti nelle visite di revisione.

Tale attenuazione consente di ridurre il fenomeno del personale fisicamente non idoneo e di mantenere nella piena utilizzazione il maggior numero possibile di dipendenti, con conseguenti favorevoli riflessi sulle possibilità di sviluppo di carriera.

Il tutto è stato approfondito dai Servizi Personale e Sanitario delle F.S., dai Servizi Tecnici interessati e dalle Organizzazioni Sindacali Unitarie, le quali hanno dato il proprio assenso all'emanazione del nuovo decreto, che interessa oltre 200.000 ferrovieri. Da taluni, in precedenza, era stato espresso l'avviso di abbassare i limiti di altezza per il personale femminile delle qualifiche dell'esercizio, al fine di ridurre i casi di preclusione per difetto dei requisiti fisici.

L'orientamento non è stato però condiviso. Principalmente perché i limiti di altezza sono stati valutati sulla base delle esigenze di lavoro (salita su treni in piena linea, superamento di ostacoli, disimpegno tra il pubblico, ed altro) inerenti alle singole qualifiche, esigenze che — ovviamente — non mutano sia che si tratti di personale maschile che femminile. Una discriminazione di altezza tra personale maschile e femminile avrebbe — tra l'altro — potuto configurare un'illogica sperequazione nei confronti del personale maschile o l'introduzione di un elemento di rischio professionale maggiore a danno delle donne. Pertanto, le donne che aspirano a divenire « ferroviere » per essere addette al controllo dei biglietti sui treni non potranno avere statura inferiore a un metro e 60 centimetri. Da un metro e 55 centimetri si parte invece per le aspiranti Capi Stazione.

Lo studio da cui è scaturito il nuovo e importante decreto ministeriale era stato improntato alle seguenti finalità: 1) Mantenimento, per le visite d'assunzione, degli attuali criteri selettivi in modo da reclutare elementi in possesso di elevati requisiti fisici speciali, tali da far prevedere una ridotta percentuale dei casi di inidoneità fisica per sopraggiunta riduzione dei medesimi; 2) Attenuazione, per quanto possibile, dei criteri seguiti per le visite di revisione, allo scopo di contenere il fenomeno dei non idonei; 3) Inserimento di norme che, nel quadro della medicina preventiva, consentano diagnosi precoci, allo scopo di porre gli interessati nelle migliori condizioni per una pronta terapia e per una più completa guarigione, evitando nel contempo nocumenti alla loro incolumità ed alla sicurezza dell'esercizio.

Rispetto al precedente, il nuovo decreto ministeriale apporta modifiche sia di carattere tecnico, sia di carattere normativo.

Tra l'altro, agli effetti dei requisiti fisici speciali della statura, della vista e dell'udito richiesti per l'ammissione in servizio, la revisione, l'abilitazione, l'assegnazione a nuove funzioni ed il cambio di qualifica, i dipendenti delle Ferrovie dello Stato sono stati distinti in tre gruppi all'ammissione ed in cinque gruppi alla revisione.

In particolare, nelle visite per l'ammissione in servizio verranno giudicati non idonei gli aspiranti che — per le loro condizioni di salute o per i loro precedenti — possano trovare difficoltà al disimpegno incondizionato delle attribuzioni pertinenti al posto cui aspirano, o invocare tali condizioni e precedenti per cercare di ottenere facilitazioni di servizio o andare soggetti ad un prematuro esonero per inabilità fisica.

Quanto alle visite di revisione, l'art. 3 del Decreto prescrive, tra l'altro, che devono essere sistematicamente sottoposti a visita di revisione — al compimento del 40°, del 45°, del 50°, del 53°, del 56° anno — tutti i dipendenti appartenenti ai tre gruppi, nonché tutti coloro che, indipendentemente dalla qualifica rivestita, sono abilitati alle mansioni di aiuto macchinista o di aiuto macchinista T.M.

Le nuove disposizioni prevedono anche che tutti i dipendenti indistintamente siano sottoposti periodicamente a controllo medico-schermografico ai fini della medicina preventiva per la tutela della salute.

Con il vestito della festa

continua da pag. 19

l'Africa una magrezza assurda e qualche pacchetto di sigarette. Era come se il significato di tanti mesi fosse tutto in quel fumo azzurrino e forte che si scioglieva da una tua timida beatitudine. Fumavi, con il vestito della festa, sulla panchina del viale della stazione. Fabriano si raggomitolava come un mucchio di case dentro un fazzoletto annodato. Mi eri venuto a prendere e aspettavamo un passaggio per Vetralla, contemplando ognuno i suoi pensieri. Fumavi le mie sigarette, lasciando da parte la pipa, perché erano la prima cosa che ti avevo portato e ti facevano sentire complice di me. E mi hai confidato che avresti comprato una casetta a Fabriano per stare tutti insieme, quando avessi fatto famiglia.

E' stato il tuo punto di arrivo questo paese affondato nella campagna, il tuo riscatto, la tua vittoria.

E mai come quel giorno, il vestito della festa si è ammucchiato addosso alla tua stanchezza. Per me, è stata la città di partenza. La mia vita di uomo l'ho passata guidando i treni. Lì ho imparato a fumare, a leggere, a bestemmiare, a volere bene, a dimenticarti.

Per tanti anni l'amore per te riposava come qualcosa di certo, di indiscutibile, che non era più il caso di pensare, e si è addormentato in me mentre scoprivo altri affetti o discutevo problemi più lontani della luna.

Ho messo su famiglia, sono tornato a Fabriano, nella tua casa. Ma tu non avevi il coraggio di abitarci. Eri rimasto in campagna, perché volevi lavorare fin quando ti rimaneva la forza nelle mani.

Ogni tanto « scendevi » a trovarci, con il vestito della festa, per non farmi sfigurare — me che nei tuoi pensieri ero arrivato più in alto di quanto ti aspettassi — e con un fazzoletto turchino con dentro piccole sorprese per i bambini. Eri felice che avessi chiamato con il tuo nome il primo figlio e forse hai dato a questo fatto un significato che andava al di là di una mia pigra accettazione delle usanze.

Col passare del tempo sei diventato, più che altro, il nonno ed io ti ho lasciato decadere dalla posizione di padre quasi senza accorgermene.

Un giorno d'estate sono venuto a trovarti. La sera, era tardi, sono rimasto a dormire nella tua stanza. Così, nel letto di ferro, eravamo ancora noi due. « Quanto sei grande », hai detto timidamente e ti sentivo paragonarmi a un bambino che tanti anni prima si faceva trovare addormentato.

— Ero sveglio, papà.

— Mi facevi compagnia — hai risposto piano.

E allora ti ho raccontato quanto mi piaceva dormire nel tuo letto, il bicchierone di alluminio con il manico giallo e l'acqua che mi sembrava dolce.

— Ci mettevo lo zucchero, mi hai risposto, con meraviglia che non lo avessi mai capito.

E siamo rimasti a contemplare i nostri pensieri. Ho sentito che si sfioravano: forse erano attimi di solitudine, grumi di malinconia, che ci preparavano a dormire. Mi hai detto:

— Svegliami se russo.

Cercavi di respirare piano, come se ti vergognassi di essere invecchiato, come se non volessi disturbare un ospite che per necessità dormiva nel tuo letto. Con queste parole hai buttato nelle mie braccia, fieno di estraneità.

Ho sentito il tuo ultimo tentativo di apparirmi ancora con il vestito della festa per darmi uno spettacolo di dignitosa grandezza e l'inutilità di essere padre e figlio, quando questo vincolo si accetta perché così deve essere. Ho visto noi distesi su un letto di ferro: due persone che si vogliono bene da sempre, non importa a quale titolo ed hanno paura di perdersi. Ho pensato alla mia prima angoscia e alla tua, ultima, definitiva che raccoglie e s'identifica in tutte le altre dispersioni.

Vorrei chiederti quando ho cominciato a pensare che un giorno potevi morire e da quando non ho più bisogno di te. Ed anche questa volta ho fatto finta di dormire perché il tuo sonno si abbandonasse al tuo respiro forte, aspro e doloroso.

E mi sentivo con il vestito della festa, vicino a te, e mi piaceva toccare le due sponde del letto. Sì, ero cresciuto, ti volevo bene, amico, compagno, uomo.

I sassi di paura cominciavano a cadere nella tua anima.

E volevi svegliarti:

— Fa caldo papà, hai sete?

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

I trasporti ferroviari sono stati al centro di un convegno organizzato nell'ambito del Salone Internazionale della Tecnica, che ha avuto luogo a Torino, agli inizi del mese di ottobre. I temi generali toccati dal Sottosegretario ai Trasporti e all'A.C., on. Masciadri, nel suo intervento all'inaugurazione della manifestazione, sono stati ripresi dalla stampa che ha seguito con attenzione l'importante « assise » ferroviaria. Il trasporto collettivo è l'alternativa al caos, ha scritto la **Gazzetta del Popolo,** ponendo in rilievo la rivalutata funzione delle ferrovie e la sempre crescente richiesta di trasporti su rotaia.

Dalla attuale situazione, ha detto G. Masini sul **Corriere della sera,** si esce soltanto trasformando le comunicazioni su rotaia in un mezzo efficiente che renda più vantaggiosi sotto tutti i punti di vista i viaggi per ferrovia rispetto a quelli su strada. « Se si vuole affrontare il problema dei trasporti e far pendere la bilancia a favore della rotaia non c'è che aumentare la velocità e migliorare il comfort per i passeggeri. Tutto ciò consentirà anche un aumento del numero dei treni e quindi una maggiore flessibilità di trasporto.

Anche **La Stampa** ha riconosciuto la validità del Convegno e il significato di quanto è stato presentato al pubblico e agli esperti nel settore espositivo. « Le ferrovie — ha riconosciuto il giornale — hanno un compito fondamentale per il trasporto di massa nelle grandi aree metropolitane e nel Paese in genere. La loro funzione sociale è innegabile ed è quindi doveroso, oltre che necessario, destinare al potenziamento dell'unico strumento valido e determinante per avviare a soluzione i problemi connessi con la sempre maggiore mobilità di persone e di cose nel Paese, massicci investimenti.

Il quotidiano torinese ha poi dato ampio spazio alla conferenza svolta al Convegno della Tecnica dal Vice Direttore Generale delle FS, ing. Mayer, sul tema « Lo sviluppo degli impianti e dei materiali per la trazione », ponendo in risalto l'importanza e la necessità di adattare le linee esistenti alle nuove esigenze di più alte velocità e di più intenso traffico, prima ancora di progettare e costruire linee nuove con caratteristiche di avanguardia.

R. Marenco, su **Il Sole/24 Ore,** ha ripreso il tema della funzione delle ferrovie nell'assetto regionale, sul quale pure si era soffermato il Sottosegretario Masciadri, ricordando che i nuovi Piani ferroviari fanno propri gli indirizzi derivanti dalla tendenza in atto all'organizzazione e al potenziamento dei trasporti regionali, attraverso l'integrazione funzionale di tutte le infrastrutture relative.

Per quanto riguarda il materiale ferroviario presentato dalle Case costruttrici al Salone Internazionale della Tecnica, particolarmente interessante è stato giudicato dalla stampa, sotto l'aspetto tecnico e per le prestazioni offerte, il treno ad assetto variabile che permette di affrontare percorsi tortuosi con velocità del 30-40 per cento superiori a quelle finora consentite.

Già nei giorni precedenti la manifestazione torinese, **Il Piccolo** aveva informato che l'« Y 0160 », è questa la sigla con la quale è contrassegnato il veicolo ad assetto variabile che verrà adottato dalle FS, ha completato la prima serie di prove con risultati superiori all'aspettativa: la velocità massima potrà essere di 250 km/h. Il prototipo, ha precisato **Il Sole/24 Ore,** potrà essere approntato entro il 1974.

Sull'esito positivo delle prove effettuate dal « simulacro » di una nuova locomotiva italiana, la « E 666 », hanno riferito ancora **Il Piccolo** e **Il Fiorino.** Quest'ultimo ha precisato che si tratta di un mezzo di trazione ideato dalle FS per i « treni lunghi » su linee moderne, in grado di raggiungere agevolmente velocità dell'ordine dei 200 km/h, pur trainando un convoglio composto da più carrozze dell'ordine dei 200 km/h, pur trainando un convoglio composto da più carrozze rispetto a quelli che si avvalgono delle prestazioni dell'attuale « Tartaruga ». Tutto fa prevedere, ha osservato F. Fedele su **Il Giornale di Calabria,** che con i nuovi mezzi il percorso Roma-Villa S. Giovanni ben presto sarà coperto in un'ora in meno rispetto ai tempi attuali di percorrenza.

Proseguono intanto i lavori per la realizzazione della « direttissima » Roma-Firenze. **La Nazione** ha informato che nei primi mesi del '75 sarà pronto un tratto della nuova linea, quello che dalla stazione di Settebagni porterà a Chiusi, ed ha così commentato: « in coincidenza con l'arrivo di migliaia di pellegrini per l'Anno Santo, le Ferrovie metteranno in esercizio un pezzo del "gioiello" tecnico del dopoguerra; la più veloce strada ferrata italiana ». « Sulla Tokaido europea si marcerà a duecentocinquanta all'ora » ha scritto G. Sarroco su **Il giornale d'Italia.** Il traffico che si svolgerà su questa linea — primo esempio in Europa per quanto riguarda i collegamenti ferroviari — verrà regolato da un cervello elettronico tra i più moderni (niente passaggi a livello, niente stazioni intermedie). In luogo delle stazioni vi saranno « posti di movimento » con doppie comunicazioni fra i binari di corsa, ha precisato « Il Fiorino », che ha pure fornito notizie particolareggiate sugli accorgimenti con i quali verrà costruito il corpo stradale per consentire lo sviluppo dell'alta velocità.

Un altro passo avanti per la realizzazipne della direttissima è stato compiuto in questi giorni, ha annunciato G.M. su **Il Globo,** giacché è stato definitivamente varato il progetto esecutivo riguardante l'ansa di Arezzo. Il tracciato di questo tratto era stato oggetto di contrasti fra l'amministrazione ferroviaria e gli enti aretini: ogni divergenza è stata ora superata e presto si potrà dare il via alla esecuzione di lavori, che interesseranno circa 90 km di linea. Il nodo maggiore da sciogliere — ha proseguito il giornale — riguarda ora la definizione del tracciato di penetrazione urbana di Firenze. Esistono soluzioni tecniche alternative, ma rimarrà in piedi il problema finanziario di un eventuale notevole aumento di spesa rispetto al primitivo progetto delle FS, per cui una decisione che consenta di superare quest'ultimo ostacolo, dovrà essere presa a livello politico.

La notizia del varo del nuovo progetto per l'eliminazione dell'ansa di Arezzo — la più importante delle cinque ricadenti lungo il percorso ferroviario tra Roma e Firenze — è stata data anche da **La Voce Repubblicana,** che ha scritto « la direttissima si allarga », da **Il Mattino,** che si è interessato alle caratteristiche tecniche del progetto in questione, e dall'**Avvenire.**

In un articolo su il **Roma** intitolato « Mettere finalmente ordine — Il problema delel comunicazioni », G. Acocella ha scritto che dopo aver lesinato per anni anche i mezzi per la manutenzione normale delle arterie ferroviarie, è bastato rivolgere ad esse una parte delle cure prima monopolizzate dalle autostrade, perché riprendesse ad aumentare il traffico che la trascuratezza aveva fatto diminuire, con soddisfazione di coloro che affermavano essere le ferrovie un mezzo di trasporto superato. Sulla strategia delle FS per contribuire al programma europeo d'integrazione ferroviaria ha riferito, infine, **Tempo Economico,** che ha rivolto sull'argomento una serie di domande allo stesso Ministro ai Trasporti e all'AC, on. Preti.

IL FATTERELLO DEL MESE

Le vacanze del Sig. X non sono certo cominciate sotto buoni auspici; ammesso che abbia potuto farle, dopo quanto gli è capitato. Affacciatosi al finestrino dello scompartimento nel quale viaggiava, per godersi in anticipo il panorama degli ameni luoghi verso cui era diretto, il nostro X, per un colpo improvviso di vento ha fatto un sonoro starnuto ed ha visto schizzare via la propria dentiera. « Fermate il treno, fermate il treno», si è messo a gridare disperatamente per il corridoio, cercando il conduttore del convoglio. Non è stato facile sulle prime rendersi conto del motivo di tanta angoscia e non è stato altrettanto facile poi convincere il poveretto che non si poteva fermare un treno in corsa per andare a cercare una dentiera (anche se... con quello che costa!).

MG

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

CONTINUA DA PAGINA 2

componenti tutti i più sentiti ringraziamenti e porgo rispettosi deferenti ossequi.

● *Per quanto di nostra competenza, vorremmo dire — e pensiamo senza alcuna presunzione — che per noi il problema non esiste. Il comportamento della stragrande maggioranza dei ferrovieri che lavorano a contatto col pubblico è improntato a cordialità, rispetto, cortesia; questo avviene nei confronti dei viaggiatori italiani e stranieri di ogni giorno, questo avverrà ovviamente per i pellegrini che saranno graditi ospiti dell'Italia, in occasione dell'Anno Santo.*

Certo, non escludiamo che in qualche caso — che beninteso noi tutti deprechiamo — il comportamento possa lasciare a desiderare: ma non arrivamo ad immaginare un nostro collega che affronti bestemmiando un viaggiatore.

Consideriamo allora la gentile lettera che abbiamo ricevuto come un incentivo a far meglio: che tutti i colleghi a contatto col pubblico dei pellegrini in occasione dell'Anno Santo possano meritarsi un ideale fiore della cortesia.

PRIMA E DOPO I 21 ANNI

Cara Voci,

i figli degli agenti in attività di servizio, superando il 21° anno di età, non possono più fruire della concessione « C » per l'acquisto dei biglietti a tariffa ridotta; mentre i figli dei pensionati, pur superando tale età fruiscono regolarmente della concessione perché sono in possesso del Biglietto gratuito BKC4 il quale, oltre agli altri foglietti di cui è composto, ne ha uno riservato con quattro caselle per effettuare altrettanti viaggi acquistando biglietti a tariffa ridotta «C ».

Per quanto sopra esposto, lo scrivente ti chiede:

1) Perché questo diverso trattamento?

2) Perché non ti rendi interprete presso gli Organi competenti della nostra Azienda affinché tale diritto a fruire della concessione di cui sopra (4 come i pensionati) venga esteso almeno ai soli figli di agenti in attività di servizio che sono studenti universitari? Molti di questi studiano presso Università che non si trovano nel Compartimento, ed hanno perciò diritto al Biglietto serie A0: per i primi invece il biglietto BK6 si rende insufficiente. Sicuro che verrai incontro ai desiderati della categoria, ti ringrazio rimanendo in attesa di un tuo riscontro attraverso le colonne del nostro giornale.

Amedeo Romantini -
G Gestione Superiore

● *E' necessario fare una precisazione circa la natura delle due concessioni che pur concedendo la stessa riduzione hanno una origine diversa.*

La concessione C di cui beneficiano i figli dei ferrovieri in servizio è la stessa di cui godono tutti gli impiegati dello Stato ed i loro familiari e, in base alle norme vigenti il limite massimo dell'età è stato fissato, per i figli, a 21 anni, salvo determinate eccezioni.

I pensionati delle ferrovie godono, come gli statali in quiescenza di un numero limitato di viaggi — otto — previsti dalla stessa concessione « C ». E inoltre, quali ex ferrovieri hanno diritto, secondo la qualifica ed il servizio prestato, personalmente e per i familiari ad un certo numero di chilometri gratuiti e a quattro biglietti a prezzo ridotto. I figli dei ferrovieri e dei pensionati possono utilizzare le concessioni di viaggio fino al compimento del 24° anno di età: i quattro biglietti ridotti fanno parte di queste particolari concessioni e costituiscono una integrazione dei viaggi gratuiti che, al momento della messa in quiescenza vengono ridotti nel numero. Gli agenti in servizio, ripetiamo, godono della concessione C per sé e per i familiari e i figli fino a 21 anni; gli agenti in pensione godono in qualità di ex impiegati dello stato di otto scontrini ridotti e i figli possono beneficiarne fino a 21 anni, Inoltre, quali ex ferrovieri hanno diritto a un certo numero di chilometri gratuiti e a quattro biglietti ridotti; gli uni e gli altri spettano anche ai figli fino al compimento del 24° anno di età.

Il biglietto serie AO per gli universitari viene rilasciato in base a norme ben precise; tali norme prevedono anche la possibilità di frequentare Università situate in località diversa da quella più vicina alla residenza. In proposito potrà essere più preciso il competente Ufficio Biglietti Compartimentali.

« PRIMA » CON BOLLINO

Cara Voci,

sono un ex operaio specializzato promosso nel 1958 in possesso del biglietto BKc4 barrato con indicazione « vale per la prima classe nei viaggi di oltre 500 Km. ».

Nel mese di settembre u.s. effettuavo un viaggio da Molfetta a Genova di Km. 919. Sulla tratta Pescara-Ancona, mi fu fatta una contestazione dal conduttore del treno perché viaggiavo in prima classe senza il relativo bollino di convalida per la prima classe.

Voleva che pagassi la differenza di classe, al mio rifiuto mi rilasciava un Ci. 204 senza prezzo in sostituzione del bollino.

Sulla tratta Bologna-Voghera fu fatta altra controlleria da un altro conduttore e nessuna eccezione mi fu mossa.

Desidero avere da « Voci » una chiara indicazione in merito al biglietto BKc4 barrato: occorre il bollino o no oltre i 500 Km?

Donato Maglionico

● *Anche per i biglietti della serie BKC4 di seconda classe, barrati, è necessario il bollino quando si voglia effettuare il viaggio in classe superiore. In pratica la procedura per il viaggio in prima classe è stata unificata con la istituzione dei nuovi biglietti e con la concessione della facoltà di effettuare dodici viaggi in classe superiore prescindendo, per tutti, dalla distanza percorsa. Per quanto riguarda i pensionati che avevano acquisito il diritto alla prima classe per viaggi di 500 Km non si tratta di una riduzione del beneficio. Mentre prima avrebbero potuto compiere solo otto viaggi in prima classe, ora ne possono effetture dodici; resta fermo inoltre la norma in base alla quale, percorrendo distanze superiori a 500 chilometri, il possessore dei biglietti « barati », può utilizzare i treni rapidi — previo pagamento del supplemento —, beneficio dal quale sono esclusi gli altri ferrovieri.*

SEDI UNIVERSITARIE CON E SENZA PARENTI

Cara Voci,

le vigenti disposizioni vietano la concessione del biglietto Serie AO per istruzione ai figli di agenti in attività di servizio che frequentano Università, le cui Sedi non siano di quelle più vicine alla residenza o circoscrizione Compartimentale, e che non abbiano in dette sedi parenti (compresi quelli fino al 4° grado).

A parere dello scrivente sarebbe più giusto che della concessione in parola, fruissero anche gli studenti che, pur frequentando le Università lontane dalla sede di residenza, non abbiano parenti nelle città-sedi delle stesse Università.

Infatti, mentre gli studenti con parenti nella sede universitaria possono anche recarsi a casa una volta al mese, gli altri, una volta esauriti i biglietti della serie BK, sono costretti ad acquistare i biglietti a tariffa ordinaria con il conseguente aggravio di spese per i famigliari.

Per quanto sopra esposto, si prega cortesemente voler intervenire presso gli organi competenti affinché si venga incontro ai desiderata di buona parte di agenti i cui figli si trovano nelle condizioni sopracitate.

Amedeo Romantini
C. G. Sup.re - *Stazione S. Severo*

● *La limitazione nel rilascio dei biglietti serie AO agli studenti universitari ha una sua precisa logica. Si suppone infatti che tra le Università « disponibili », aventi la Facoltà prescelta, i nostri figli vengano inviati a quella più vicina alla nostra residenza. Si sceglie una sede più lontana per due motivi principali: perché non vi è il corso di studi che si intende seguire oppure perché vi si trova un parente che possa garantire una maggiore assistenza e un minor onere nei giorni di permanenza nella sede universitaria. In questi due casi è ovvio quindi che si riconosca il diritto al biglietto serie AO, biglietto che viene concesso senza nessuna particolare limitazione quando la sede universitaria è quella più vicina alla residenza della famiglia. Nel caso prospettato, invece, si tratta di frequentare (senza parenti in loco) una università lontana dalla residenza abituale, mentre ve ne sarebbe una più vicina.*

LE TRASFERTE SONO ESCLUSE

Signor Direttore,

In data 3.2.73 sono stato posto in quiescienza, su domanda, in virtù della legge 336/70 ed anche per raggiunti limiti di età.

In quel periodo mi trovavo in trasferta continuativa presso il Compartimento di Trieste (Ufficio Lavori) colà inviato dall'Ufficio Lavori di Bologna fino dal giugno 1968.

I relativi periodi di trasferta mi sono stati successivamente riliquidati nella qualifica di Segr. Tec. in base al noto aumento del novembre 1971.

Circa un mese fa, ho firmato la promozione a Segr. Tec. Sup. con data retroattiva 28.2.72, cioè quando ancora ero in servizio ed in trasferta.

Nei conteggi che l'Ufficio Ragioneria di Bologna mi sta facendo circa alcune competenze arretrate relative alla nuova qualifica manca la successiva riliquidazione delle trasferte in base, appunto, alla qualifica di Segr. Tec. Sup.

L'Ufficio preposto a tali conteggi asserisce che per disposizioni ricevute sono escluse le trasferte. E' esatto e perché?

Orlando Valoriani - *Bologna*

● *E' esatto: quando lei è andato in trasferta, l'Azienda l'ha utilizzato nelle mansioni della qualifica rivestita all'epoca (Segretario Tecnico); pertanto, non è prevista la riliquidazione dei periodi di trasferta in conseguenza della promozione successivamente conferitale, anche se gli effetti giuridici della medesima sono retroattivi.*

BUONUSCITA ASSUNTORI

Sono un Guardiano di 1ª classe dal 29° tronco lavori Nocera Inferiore, attualmente a servizio al P-L Km. 36+594 di Nocera Inferiore.

In relazione al servizio prestato dal 1961 al 1968 con la qualifica di assuntore P-L, vorrei sapere, insieme a molti altri miei amici e colleghi che si trovano nelle stesse condizioni, *come verranno regolarizzati i predetti anni di servizio prestati in qualità di assuntori alla fine della buonuscita?*

In attesa, cordiali saluti.

Giuseppe Muscanera

● *In base all'art. 25 della Legge 7-10-1969, n. 747 il periodo di iscrizione al fondo di previdenza per gli assuntori è riconoscibile per intero ai fini dell'indennità di buonuscita ai sensi dell'art. 4 della Legge 6 dicembre 1965, n. 1368.*

Tale riconoscimento deve essere chiesto dagli interessati entro tre mesi dalla data di comunicazione dell'inquadramento ad una delle qualifiche previste dalla legge stessa e comporta il versamento di un contributo di riscatto stabilito con i criteri previsti dal D.M. 4-7-1966 n. 4915 bis (il contributo, che è a totale carco dell'interessato, è determinato, in relazione all'età ed alla classe di stipendio di cui il dipendente era in godimento al momento della presentazione della domanda di riscatto).

a cura di **Piero Spila**

TELEVISIONE

Lo sport in TV

CIO' CHE esalta al massimo il mezzo televisivo, a livello dell'informazione e dello spettacolo, è senza dubbio la ripresa diretta. Rispetto al cinema, al giornalismo, alla radio e agli altri mezzi di comunicazione di massa, la televisione infatti ha la prerogativa di poter dare un resoconto visivo e completo di qualsiasi avvenimento colto nel momento stesso in cui accade, senza bisogno di sovrapposizioni esterne, di mediazioni culturali o interpretazioni forzatamente soggettive. In questo senso la televisione si pone, almeno potenzialmente, al vertice della gerarchia dei cosiddetti mass media; per non parlare, poi, della sua capacità d'intervento sull'opinione pubblica come moderno strumento politico. Di questo ogni giornalista e uomo politico si è reso conto da tempo.

Eppure questa caratteristica eccezionale la televisione la usa con estrema parsimonia e solo in occasione di eventi straordinari. Ricordiamo la trasmissione in diretta notturna della discesa dei primi uomini sulla Luna, o le immagini drammatiche dell'assassinio del Presidente Kennedy (trasmessa in Italia, via satellite, pochi minuti dopo l'avvenimento), i viaggi del Papa ecc.

Per il resto la televisione preferisce abitualmente la ripresa registrata o addirittura la ricostruzione degli avvenimenti. Ciò facendo la TV ottiene certamente maggiori garanzie di resa e di controllo, ma svilisce contemporaneamente la sua peculiarità di strumento d'informazione e dequalifica la sua funzione. Dare la registrazione dei fatti invece che la loro presentazione, ricostruire quello che è vivo, far diventare « passato » (la messa in onda per differita) ciò che è « presente », significa soprattutto mortificare la realtà su cui si opera.

In questo quadro abbastanza negativo solo lo sport è riuscito ad operare il miracolo. Le ragioni sono facilmente spiegabili ma questo è un altro discorso. Allo sport, dicevamo, la televisione dedica largo spazio e per la maggior parte si tratta di riprese in diretta. Il successo è quasi sempre eccezionale. Tipiche, in questo senso, sono le riprese in diretta delle partite giocate dalla nostra nazionale di calcio, i cui effetti travalicano spesso il fatto meramente sportivo per cadere nel fenomeno sociale e di costume.

Chi più chi meno tutti sappiamo cosa è lo sport. Si tratta di un fenomeno di massa, di una necessità fisica, di un mezzo di svago e comunicazione, ma anche di un fatto di grande importanza storica e politica (è appena il caso di ricordare le Olimpiadi) per quanto riguarda i rapporti tra gli Stati, i popoli, gli uomini, l'educazione alla prova e al confronto, l'abitudine alla vittoria ma soprattutto a subire la sconfitta. Ma ai fini più strettamente televisivi (e quindi del discorso che qui ci interessa) lo sport è soprattutto una fonte inestinguibile di spettacolo con la sua carica emotiva, il suo fascino, l'attesa e l'entusiasmo che riesce a creare intorno a se.

Ma anche qui occorre fare subito alcune distinzioni. Ci sono infatti alcune discipline sportive che si prestano particolarmente alla ripresa televisiva, altre assai meno. Tra le prime possiamo considerare soprattutto:

— l'*automobilismo* (si pensi alle stupende riprese del Gran Premio di Formula I che ogni anno si disputa nelle strade di Montecarlo);

— il *ciclismo*, grazie alle telecamere mobili (che permettono di seguire costantemente i corridori, le loro fughe, le loro rincorse);

— il *tennis*, dove è sufficiente una telecamera ben piazzata per avere una perfetta e comoda visione dell'andamento del gioco;

— il *basket*, il *nuoto*, il *pugilato* ecc.

Tra gli sport che invece perdono con la ripresa televisiva una percentuale, più o meno alta, di spettacolarità possiamo considerare senz'altro il *calcio* (malgrado il successo che ugualmente incontra sul piccolo schermo), per l'ampiezza del campo e per la particolarità stessa del gioco, fatto di rapidi spostamenti del pallone e dei giocatori. Lo stesso capita per il *baseball*, il *rugby* e in genere con tutti quegli sport in cui il campo di gioco non coincide perfettamente con il campo visivo del teleschermo.

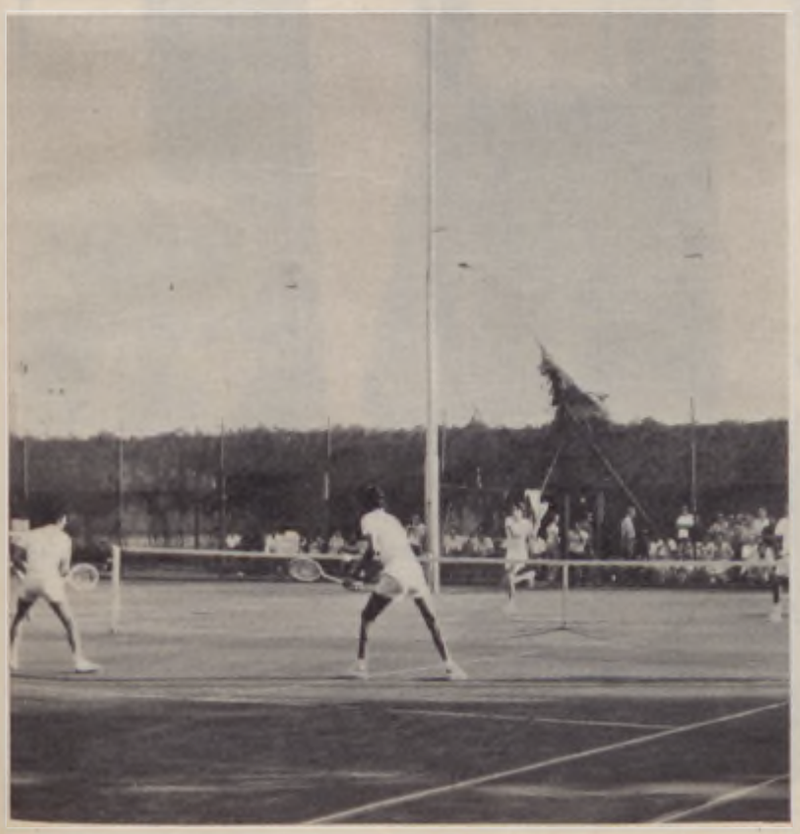
Del tutto diverso è il discorso per quanto riguarda trasmissioni televisive come *90° minuto* e *La domenica sportiva*. Qui lo spettacolo assume un taglio giornalistico e la televisione, di conseguenza, deve scendere a confronto diretto con gli altri mezzi di comunicazione e su un terreno non sempre a lei favorevole.

La trasmissione regina in questo settore è senza dubbio *La domenica sportiva* (in onda la domenica sera alle 22,30 sul I canale). Questa trasmissione, in verità, negli ultimi anni ha subito una certa involuzione, con conseguenti immancabili polemiche e critiche. I rimproveri mossi sono di varia natura. Si parla di una certa stanchezza nella formula di spettacolo. Si contesta la personalità di Alfredo Pigna, conduttore del programma. Poi c'è la fretta evidente con cui viene preparata la trasmissione, la necessità di doversi occupare di molti sport, una macchinosità un po' fastidiosa con la consegna di ridicole medagliette a campioni della domenica, scambio di saluti e di omaggi, richiesta di applausi per questo e quel personaggio ecc. ecc.

E' indubbio in ogni caso che la trasmissione ha perso freschezza e interesse rispetto alle edizioni degli anni scorsi (quelle presentate, per intenderci, da Enzo Tortora) e una sua revisione sarebbe senz'altro auspicabile.

Assai più divertente e spigliata risulta essere *90° minuto*, la rubrica sportiva d'informazioni e attualità sul campionato di calcio, a cura di Paolo Valenti e Maurizio Barendson (in onda la domenica pomeriggio alle 17,45 sul I canale). La trasmissione, che esordì nel settembre 1970, è stata seguita con interesse sempre crescente dal pubblico televisivo: lo confermano i rilevamenti del Servizio Opinioni della RAI in base ai quali, mentre nel '70 *90° minuto* aveva una media di tre milioni e settecentomila spettatori, con un indice medio di gradimento pari a 73, nell'ultimo ciclo il numero dei telespettatori ha sfiorato i sei milioni e l'indice di gradimento è salito a 75.

E anche questa è un'ulteriore dimostrazione di come la televisione riesca ad essere se stessa soprattutto quando improvvisa e si affida alla realtà immediata, e non quando su quella stessa realtà si attarda ad operare elaborazioni e strumentalizzazioni di qualsiasi genere.



SEGNALAZIONI / TV

Giorgio Albertazzi sarà in novembre e dicembre il conduttore di un programma musicale in tre puntate ambientato nell'Auditorium di Napoli e che avrà in primo piano l'orchestra diretta da Mario Migliardi.

Successivamente Albertazzi impersonerà, sempre per la televisione, il personaggio di Philo Vance, il detective psicologo reso celebre dai romanzi di Van Dine, che il regista Marco Leto sta adattando per il piccolo schermo.

Sarah Ferrati torna in televisione per interpretare una parte che in cinema venne sostenuta da Ingrid Bergman. La Ferrati sarà infatti la protagonista principale di **La visita della vecchia signora**, un testo di Dürrematt realizzato per la televisione da Mario Landi. Tra gli altri interpreti ci saranno Gianni Santuccio e Francesco Mulé.

Raoul Grassilli sarà Mozart in un interessante adattamento televisivo, curato dal giovane regista Stefano Roncoroni, del racconto **Mozart in viaggio verso Praga** di Eduard Morike.

CINEMA

Una breve vacanza

CLARA è una donna calabrese immigrata a Milano, madre di famiglia e operaia in una industria di abbigliamento. Allorché la donna si scopre affetta da tbc viene mandata dalla mutua in un sanatorio della Valtellina. E' questa la situazione di partenza di *Una breve vacanza*, un interessante film di Vittorio De Sica, tratto da un soggetto di Rodolfo Sonego (lo sceneggiatore preferito da Alberto Sordi) e sceneggiato da Cesare Zavattini.

Il paradosso del film, che poi è la sua idea base e anche la sua morale, è che la malattia si risolve per Clara in un vero regalo. Infatti nel sanatorio la proletaria « supersfruttata » — in fabbrica e in famiglia, dal padrone e dal marito — ha finalmente un po' di tempo da dedicare a se stessa: conosce gente, legge libri, comincia a vestirsi con una certa ricercatezza, sfiora addirittura il grande amore. Ma la vacanza, come tutte le vacanze di questo mondo, è di breve durata. Perfettamente guarita Clara deve tornare a Milano e la vediamo, in una delle ultime scene del film, immersa nella nebbia del primo mattino, nell'atto di varcare ancora una volta la porta della fabbrica, di rientrare cioè nel suo destino di operaia.

La conclusione amara ed emblematica è che per Clara, e naturalmente per tante donne come lei, la sua condizione di donna e di operaia è peggio della tbc.

E' un film che abbiamo definito interessante perché porta a delle considerazioni che vanno al di là di esso, sia per quanto riguarda i risultati estetici che per la personalità dei suoi autori: De Sica e Zavattini. Il film infatti si inquadra perfettamente nell'ultima produzione cinematografica di questi due autori: si tratta di un misto tra neorealismo (sempre più artefatto, sempre meno sentito) e affabulazione (il romanzo rosa di stampo e tecnica contemporanee: *Love Story* in letteratura, *Un uomo una donna* nel cinema). Un ibrido insomma, dove accettato o rifiutato il portato artistico dell'opera rimane da giudicare solo il risultato commerciale e spettacolare del prodotto: cioè la sua godibilità.

Ma da De Sica e Zavattini ci si deve attendere di meglio. Si tratta di una coppia di autori a cui il cinema italiano deve molto, se non altro per la fama internazionale che portarono con i loro film (*Ladri di biciclette, Umberto D.*) alla nostra cinematografia negli anni '50. Fu su quella fama infatti che si poterono fondare le basi, anche commerciali del nostro cinema più recente.

De Sica e Zavattini furono anche, accanto a De Santis e Castellani, i massimi artefici del neorealismo italiano. Una stagione storica del cinema anche se piena di equivoci e ambiguità, come oggi viene ammesso da più parti ma che la critica più attenta rilevò già a suo tempo (la critica francese, la posizione di Rossellini). Il neorealismo infatti si fondava in gran parte su un equivoco, quello di voler fare « realtà » con la « finzione » e non il contrario (che è l'essenza stessa del fare cinema). Far passare per *vero* ciò che (sullo schermo) è necessariamente *falso* e in questa operazione ingannare lo spettatore, umiliato nelle sue capacità critiche, nel momento stesso in cui si proclamava di rispettarlo. Il neorealismo era una forma che si vergognava di se stessa, che si nascondeva: di qui il *realismo* che diventa *naturalismo*, cioè esasperazione e degenerazione del realismo (a tale proposito ricordiamo alcuni film di Germi come *Il ferroviere, Serafino* ecc.).

Che è rimasto oggi di quella stagione? Niente. Non solo, ma gli autori che più degli altri si riconobbero in quel modo di fare e intendere il cinema (è il caso dei nostri De Sica e Zavattini) oggi hanno mutato profondamente le loro problematiche e il loro linguaggio espressivo.

Si dirà, giustamente, che ciò è frutto delle mutate condizioni storiche della nostra società, di una certa insopprimibile necessità di evoluzione nei mezzi di espressione e interpretazione della realtà; ma ciò non elimina un certo sospetto di routine, un certo facile abbandonarsi al mestiere che, nel caso di De Sica e Zavattini, è indubbiamente ricco di risorse e prerogative.

Ma si deve dire che in *Una breve vacanza* si riesce a cogliere ugualmente la vena più genuina di De Sica e Zavattini: nella capacità di vedere la realtà da certi suoi scorci segreti, in certe sue pieghe, nell'affrontare certe ferite aperte del nostro tempo. E' in questo che vediamo con *Una breve vacanza* se non il risveglio di una certa felicità inventiva, da troppo tempo perduta, certamente il segno non spento di una presenza morale che ha trovato altri modi di resistere, di sopravvivere.

I FILM DA VEDERE

Per tutti

Gli ultimi dieci giorni di Hitler di Ennio de Concini
Una breve vacanza di Vittorio De Sica
Il giorno dello sciacallo di Fred Zinnemann
Rappresaglia di George Pan Cosmatos
Lucky Luciano di Francesco Rosi
Il delitto Matteotti di Florestano Vancini

Per gli esperti

Sussurri e grida di Ingmar Bergman
Domenica maledetta domenica di John Schlesinger
L'ultimo spettacolo di Peter Bogdanovich
Monterey Pop di D.A. Pennebaker
Messia selvaggio di Ken Russel
Ludwig di Luchino Visconti

Florinda Bolkan in « Una breve vacanza » di Vittorio De Sica.

LIBRI

Bella vita, malavita

CAPITA sempre più spesso, in questi ultimi tempi, di vedere pubblicati, e con grosso successo, memoriali e autobiografie di ex-ergastolani e galeotti più o meno ravveduti, più o meno verosimili. Sono esemplari, tra i tanti, casi letterari di libri come *Papillon* e *Banco* di Henry Charrière, autentici bestsellers che con il loro successo hanno scatenato una vera invasione di libri di analogo contenuto.

Elemento comune di queste opere, in realtà, è il loro valore letterario assai scarso. Ma la loro carenza principale è soprattutto nell'assenza di un qualsiasi tentativo di collocare storicamente le esperienze di questi autori più o meno improvvisati, di dare loro una proiezione oggettiva ampliandone in qualche modo il respiro e, naturalmente, anche la sfera di interesse.

Ma queste osservazioni, tutto sommato, devono avere ben scarso peso nel pubblico se si considera il successo incontrato da simili libri. Successo che può spiegarsi anche con una particolare esigenza sentita da una certa categoria di lettori: quella di voler giustificare e nobilitare la passione per l'azione, l'avventura per il libro di evasione, con alcuni alibi come l'autenticità delle storie vissute, l'identificazione totale tra l'eroe (sia pure negativo) del libro e l'autore ecc.

Ma sia pure all'interno di questi limiti editoriali-letterari sono state pubblicate anche alcune opere di una certa dignità, per lo meno per l'onestà degli intenti prefissi. E' il caso, ci pare, di *Bella vita, malavita* di Jean Aceti (Franchi narratori, Feltrinelli, pp. 209, L. 2.000). Si tratta, in questo caso, di un libro autenticamente autobiografico che narra cinque anni della vita di Jean Aceti, un personaggio veramente fuori dell'ordinario (quasi un Jean Gabin prima maniera: macrò romantico e privo di moralità ma non crudele, cinico ma insieme incredibilmente sentimentale).

Il libro si dipana attraverso innumerevoli avventure ambientate in splendide città come Parigi, Marsiglia, Tunisi e Orano sullo scorcio degli anni immediatamente precedenti l'inizio della seconda guerra mondiale. Attraverso questi cinque anni di vita Aceti narra le sue dure esperienze in un battaglione di disciplina francese nell'Africa settentrionale, nel famigerato carcere di Clairvaux, una sua rocambolesca fuga dalla Francia in Spagna mentre le truppe di Hitler iniziano l'invasione. L'autore di *Bella vita, malavita* rifiuta programmaticamente di fare della letteratura. Si sente benissimo nella costruzione del racconto (ma anche in certi rallentamenti di ritmo, in certe ripetizioni) che Aceti narra a braccio, sul filo del ricordo, probabilmente dettando al magnetofono. Ma questa particolare tecnica narrativa dona al libro un suo fascino particolare, perché le cose narrate si spogliano dai loro contorni emotivi per stagliarsi nella loro schematica drammaticità.

Ma del libro ci preme soprattutto sottolineare alcune testimonianze assolutamente inedite. Come, ad esempio, il ricordo della vita del porto di Marsiglia negli anni '30, con i ragazzi del posto vestiti con una specie di divisa tradizionale (tuta a bretelle colore blu di Cina, camicia in pura seta giapponese e scarpe rosse con tacchi alti) e legati tra loro da ferree leggi di solidarietà, o la rappresentazione della vita negli accampamenti dei nomadi nel deserto, o il traffico di stupefacenti spiegato alla luce di certi intrecci di politica internazionale.

LIBRI / SEGNALAZIONI

Il mare colore del vino di Leonardo Sciascia - Einaudi, pp. 160, L. 2.000 - Una felice raccolta di racconti dell'autore di **Il giorno della civetta, A ciascuno il suo** ecc.

Dossier Odessa di Frederick Forsyth - Mondadori - pp. 352, L. 4.000 - L'ultimo romanzo dell'autore del **Giorno dello sciacallo.** Tra israeliani ed egiziani un giovane giornalista viene coinvolto in un gioco mortale.

Gli uomini d'affari italiani nel Medio Evo di Yves Renouard - Rizzoli - L. 5.500 - La nascita della borghesia e del capitalismo moderno nella storia di quattro secoli dominati dai mercanti e dai commerci italiani.

Dibattito sulla razza di Margaret Mead e James Baldwin - Rizzoli, L. 3.000 - Un tema del nostro tempo dibattuto da due protagonisti della cultura contemporanea.

Tre avventure di Jacques-Yves Cousteau - Longanesi, L. 6.500 - Il famoso scienziato francese narra alcune sue esperienze di mare.

Scotland Yard di Renzo Rossotti ed Edward Warner - Meb editrice, pp. 220, L. 3.200. La storia della famosa polizia inglese attraverso i « casi » più celebri del secolo.

Bolidi e piloti di Charles Fox - Mondadori - pp. 252, 128 illustrazioni in bianco e nero e 112 a colori - L. 6.000 - Le macchine più famose, i piloti più celebri, nella rievocazione delle gare più entusiasmanti: dal Grand Prix di Francia del 1914 a Stewart e Fittipaldi.

DISCHI

Officina Meccanica

UN NUOVO complesso italiano, Officina Meccanica, debutta sul mercato discografico con un 45 giri di buona fattura comprendente i brani « Signora Marisa » e « La mia strada in periferia ». Gli arrangiamenti e l'esecuzione dei brani sono molto buoni. Questo complesso che ha dei leggeri richiami al jazz tradizionale ci sembra assai equilibrato. I sette componenti del gruppo provengono da differenti esperienze musicali; fra l'altro facevano parte di sei complessi diversi. Li aspettiamo ad un'altra prova che ci dirà quanto effettivamente vale l'Officina Meccanica. Da notare che entrambi i brani sono stati firmati per i testi da Cassia, e che tra i due è leggermente superiore « La mia strada in periferia ». Il disco, inciso per la casa discografica romana Picci, è distribuito in Italia dalle Messaggerie Musicali.

« Il caso don Minzoni » è stato uno dei migliori telefilm che la TV italiana ha presentato nel 1973. Realizzato per la regia di Leandro Castellani aveva per interpreti principali Giulio Brogi, Raoul Grassilli ed Enrico Lazzareschi (già menzionato in questa rubrica per il suo ultimo 45 giri « Corri Cavallo / Sotto il canapè » e presente nella nostra classifica) e aveva in Guido e Maurizio De Angelis gli autori del tema e della sigla del telefilm. Recentemente la RCA Original Cast ha pubblicato un 45 giri con la sigla de « Il caso don Minzoni » nella sua versione originale. « Delitto di regime » (questo è il titolo del brano) ha in Guido e Maurizio De Angelis due splendidi esecutori all'altezza del loro nome. « Delitto di regime » riesce ad infondere le stesse sensazioni di rabbia ed impotenza: infatti la musica commenta eloquentemente le immagini del telefilm. Nell'altra facciata del disco c'è la versione della sigla stessa in una non convincente interpretazione di Marianeve dal titolo « Uno che seppe rispondere no », firmata per il testo da Jaja Fiastri. Da ricordare che Guido e Maurizio De Angelis hanno scritto anche molti temi di film famosi; per tutti basterà ricordare « Per grazia ricevuta » e « Più forte ragazzi ».

CLASSIFICA 45 GIRI

1) La collina dei ciliegi - Lucio Battisti (Numero Uno). **2) ...E mi manchi tanto** - Alunni del Sole (Produttori Associati). **3) Angelo mio / L'anima** - Gruppo 2001 (King). **4) The coldest ways of my life** - The Chi-Lites (Brunswich). **5) Why can't we live togheter** - Timmy Thomas (Polydor). **6) Forever and ever** - Demis Roussos (Philips). **7) Get Down** - Gilbert O'Sullivan (MAM). **8) Satisfaction** - Tritons (Fonit Cetra International). **9) He** - Today's People (derby). **10) Corri cavallo** - Enrico Lazzareschi (King).

CLASSIFICA 33 GIRI

1) Con il passar del tempo - Umberto Bindi (West Record). **2) Il nostro caro Angelo** - Lucio Battisti (Numero Uno). **3) L'alba di domani** - Gruppo 2001 (King). **4) A passion play** - Jethro Tull (Chrysalis). **5) Living in the material world** - George Harrison (Apple). **6) I'm a writer, not a fighter** - Gilbert O' Sullivan (MAM). **7) The Beatles 1967/70** - The Beatles (Apple). **8) I sogni miei non hanno età** - Peppino Gagliardi (King). **9) Amare per vivere** - Gino Paoli (Durium). **10 Affittasi** - David Shel Shapiro (Polydor).

SOTTO LA... COPERTINA

Giancarlo Guardabassi presentatore e programmatore radiofonico ed ex cantante (sono sue le trasmissioni « Il mattiniere » del giovedì e « Pomeriggio con Mina »), sta incontrando un grosso successo con una nuova trasmissione radiofonica, in onda la domenica dalle 12 alle 12,30 sul programma nazionale. « Dischi caldi », questo è il titolo della trasmissione, manda in onda tutti quei dischi che si trovano immediatamente dopo gli otto di « Hit Parade » e vengono presentati in ordine casuale, con uno stile relativamente nuovo per l'Italia (lui lo definisce all'americana). In questa trasmissione Guardabassi si rivela un vero professionista del microfono radiofonico, tanto che in poco tempo « Dischi caldi » è diventata una delle più importanti trasmissioni di questa fine d'anno.

SONO USCITI SUL MERCATO...

... 45 GIRI

So much trouble in my mind (part 1 & 2) - Joe Quaterman (GSR). **Red river pop / Sandwich** - Nemo (Odeon). **Gocce d'acqua / per una volta, per un momento** - Vittorio (Picci). **Sweet illusion / Ode to Karen** - Junior Campbell (Deram). **Allright allright allright / Little miss Hipshake** - Mungo Jerry (PIE). **Elisabetta, si fa sera / Se tu vuoi** - Sergio Leonardi (Derby).

... 33 GIRI

Ma io non canto... faccio finta - Gian Franco Funari (King). **Concerto delle menti** - Pholas Dactylus (Magma). **Uomini senza tempo** - Dedalus (Trident). **Trasparenza** - Maurizio (Polydor). **Lancashire Hustler** - Keef Hartley (Deram). **Acqua fragile** - Acqua Fragile (Numero Uno). **Parsifal** - I Pooh (CBS). **Melos** - Cervello (Ricordi).

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC tutto è più semplice, sbrigativo, sicuro: si spende di meno, il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli perché la polizza comprende anche la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre **Filiali.**

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

I nostri "europei" di atletica leggera

BUONA PARTE della mattinata del 18 gli organizzatori la passano con il naso all'insù.

Non è che non abbiano nulla da fare: anzi le ore della immediata vigilia si srotolano, come sempre, a ritmo frenetico: piccoli contrattempi e i dettagli, nell'ansia e nella preoccupazione, acquistano dimensioni imprevedibili. Ma quelle nuvole nere che scavalcano le colline e minacciano di mandare all'aria un anno di preparazione e di speranze sono proprio la coda del diavolo.

All'improvviso rispunta il sole: l'aria si fa calda e limpida creando una situazione « da manuale » per una gara sportiva.

I sospiri di sollievo che commentano il miglior umore del tempo ci indicano con quale impegno e quanta passione i colleghi del DLF abbiano lavorato per questa 8ª edizione del Campionato Internazionale di Atletica leggera.

* * *

Austria, Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Finlandia, Francia, Inghilterra, Jugoslavia, Norvegia, Olanda, Germania democratica, Germania federale, Romania, Svizzera, Ungheria, URSS, Italia sono rappresentate sulle pedane e sulle piste da circa 300 atleti. Sono tutti ferrovieri o figli di ferrovieri: giovani che dopo il lavoro o lo studio si allenano, con la dedizione che è alla base del vero sport, provando e riprovando per ore ogni giorno, un lancio, una partenza, uno stacco; giovani che si sottopongono ad una disciplina quasi militare per il solo piacere di migliorarsi fisicamente e psicologicamente senza miraggi di ingaggi e di favolosi guadagni.

* * *

Confessiamolo pure. Abbiamo un po' tutti il pregiudizio che le attività e le manifestazioni « dopolavoristiche » siano inevitabilmente di seconda qualità. Dobbiamo considerare, invece, che la qualità deriva esclusivamente dall'impegno e dalla serietà con la quale si preparano le manifestazioni e non dal prestigio, maggiore o minore che sia, di una etichetta.

Nel caso del Campionato di Pistoia infatti si nota subito che l'organizzazione è pressoché perfetta e per quanto riguarda i risultati sportivi, alla prima gara — salto in lungo femminile — siamo già a livelli mondiali.

La sovietica Nina Patjkowa, grande favorita nella specialità, al primo tentativo è già a m. 6,14. Si sente già sicura del successo finale. Non ha fatto, però, i conti con Ildiko Szabo, una biondina niente male dal fisico nervoso e scattante. Si concentra, scatta, vola a 6,14. Anche lei. Comincia così un'altalena appassionante alla fine della quale la Szabo prevale con la misura di 6,23. Il pubblico entusiasta applaude a non finire.

* * *

Se non sapete cosa è la passione sportiva, lo capirete parlando con il sig. Ciccone, allenatore federale della squadra italiana. Tirato al massimo per la tensione nervosa — quanti chili perderà durante questi campionati? — nel momento in cui riusciamo a catturarlo per fare qualche commento sui giuochi, sprizza gioia e soddisfazione da tutti i pori: « Il vero miracolo sono le nostre staffette 4x100 maschile e femminile che sono riuscite ad entrare in finale pur messe a confronto con "i bolidi" dell'Unione Sovietica e delle due Germanie. Miracolo perché una staffetta di buon livello si prepara in mesi e mesi di allenamento e noi invece abbiamo varato le formazioni solamente nei 4-5 giorni precedenti la gara. Purtroppo, tutto dipende dall'art. 4 ».

« Senta Ciccone, ma cos'è l'articolo 4? ».

« L'art. 4 — ci spiega Ciccone che, non sospettando la nostra ignoranza, non ritiene di doverci indicare a quale Regolamento si riferisca — consente la partecipazione ai campionati federali solamente ai gruppi sportivi, e tra questi i dopolavoro, affiliati alla Federazione stessa. Poiché, purtroppo, molti "Dopolavoro" per mancanza di fondi, non possono iscriversi alla Federazione, non riusciamo a far gareggiare la maggior parte dei nostri atleti nelle manifestazioni nazionali. Di conseguenza, in occasioni come questa dei campionati internazionali siamo costretti a mettere insieme la squadra basandoci sulle segnalazioni dei delegati compartimentali o di altri amici sportivi ». Da parte nostra aggiungiamo solamente una domanda alle dichiarazioni di Ciccone: non si dovrebbe e potrebbe fare di più per uno sport così bello e formativo quale è l'atletica leggera?

* * *

Troppo spesso, e quasi sempre a sproposito, in occasione di gare di atletica vengono ricordati gli ideali olimpici del Barone De Coubertin e il suo celebre motto « l'importante non è vincere ma partecipare ». Nella pratica, invece, gli atleti puntano esclusivamente alla vittoria o ai primissimi posti e quando non raggiungono questo scopo non fanno mistero della loro amarezza o si affannano a fornire alibi e giustificazioni di ogni genere.

Tutto ciò è comprensibile perché è naturale che ogni atleta, fino al responso finale della gara, sogni di poter salire sul podio dei vincitori. Però il comportamento di un atleta ha ispirato in tutti una grandissima simpatia e un senso di particolare rispetto per l'esemplare spirito sportivo dimostrato.

Siamo ai 3000 siepi, specialità veramente massacrante. Dopo pochi metri dal via, già sono in testa i soliti « orientali » che, insieme all'immancabile scandinavo, tirano come centisti. Kenneth Everton, inglese, baffetti biondi, aria di quello che ha sempre l'ultima barzelletta per gli amici, non ce la fa a mantenere quel passo infernale. Tenta uno scatto per recuperare terreno. Inutile. Il distacco dai primi aumenta sempre più mentre il passo gli si fa ancora più pesante per la fatica.

Dopo alcuni giri l'inglese si deve fare da parte per non ostacolare i colleghi che lo stanno doppiando. Ma lui non abbandona; continua imperterrito la sua corsa, sorridendo di felicità come se stesse volando verso la vittoria. Un Romeno ha già tagliato il traguardo e a lui invece manca un giro e mezzo di pista. Passando davanti alle Tribune, allarga le braccia come per dire « scusatemi se non sono bravo come loro, ma a me piacerebbe tanto poter portare a termine la gara » e continua.

Il pubblico capisce e si mette ad accompagnare con un applauso cadenzato l'ultimo giro di Everton. Alla fine, mentre ringrazia con il suo indimenticabile sorriso, riceve più applausi del vincitore. Complimenti ed auguri simpatico amico!

* * *

Piccole polemiche circa la partecipazione o meno dei figli dei ferrovieri. Riportiamo, come si suol dire, le due campane astenendoci da qualsiasi commento:

continua a pag. 28

GRATIS
a casa vostra
UN' OPERA REALIZZATA NEL 1973

LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO

11 grandi volumi

circa 5.000 pagine oltre 160.000 voci 10.000 illustrazioni in nero e a colori Edizione 1973

Ogni campo dello scibile umano rappresentato in modo piacevole ma rigorosamente esatto: letteratura e scienza, filosofia e tecnica, arte ed elettronica, storia e biologia, medicina ed astronautica...

Una concezione moderna per un'opera redatta in un linguaggio vivo, piano, scorrevole che risponde in pieno alle necessità scolastiche dei vostri figli e all'odierna necessità di sapere

Utilissima per voi, necessaria ai vostri figli, il suo prezzo di copertina è di 130.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire

70.000

(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e ricevrerete l'opera completamente gratis a casa vostra

Tratterrete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disporrete di 20 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 60.000 lire

(solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato)

Grande formato, carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

Tagliando da inviare insolato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma - Tel. 85.93.448.
Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO.
La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come dipendente delle Ferrovie Stato potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:
☐ usufruire dell'abbuono di L. 60.000 e me riservato e pagherò così l'importo ridotto di L. 70.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;
☐ usufruire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 60.000 che verserò, senza anticipo, in 4 rate.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma .....
Cognome ..... Nome ..... Cap. .....
Tessera n. ..... Città .....
Via ..... N. .....

DLF / Atletica Leggera

continua da pag. 27

a) alcune squadre, come l'italiana per esempio, sono composte quasi esclusivamente da figli di ferrovieri. In alcuni paesi dove il personale delle ferrovie non viene assunto tramite concorsi ma per contratto privato, le amministrazioni assumono atleti per difendere i loro colori determinando in tal modo una specie di professionismo mascherato.
b) la Svizzera — ci dice Elio Gianfranceschi capo delegazione confederale — si sta battendo perché i giochi dell'USIC siano aperti solamente agli agenti ferroviari. I loro figli, per la maggior parte studenti, conducono un altro tipo di vita, possono allenarsi con assiduità e possono partecipare a tutte le gare sia nazionali che internazionali. I loro risultati, senz'altro ottimi, finiscono però con lo scoraggiare la pratica dello sport tra coloro che hanno quotidiani impegni di lavoro e non possono, per questo, raggiungere prestazioni di livello eccezionale.

* * *

Pistoia si è rivelata città ideale per lo svolgimento del Campionato Internazionale.
Non grande per quanto si riferisce a numero di abitanti, ma di assoluto prestigio per la sua storia e le sue bellezze, è stata la cornice ideale per un appuntamento internazionale, anche se di categoria.
La città toscana ha fatto suo l'avvenimento, non relegandolo, come sarebbe forse avvenuto in un grande centro, ai margini della cronaca sportiva; l'impegno manifestato dalle Autorità, dagli Enti locali e dagli organizzatori dimostra che per la diffusione e il rilancio dello sport esiste, nella provincia italiana, la più ampia disponibilità su cui poter contare.
L'invito contenuto nei manifesti che hanno tappezzato la città ci sembra, nel suo linguaggio genuino ed entusiasta, la miglior prova di quanto abbiamo sopra affermato: « Il Dopolavoro Ferroviario Italiano ha l'onore di invitare tutti i cittadini a presenziare alle gare dell'8° Campionato Internazionale di Atletica Leggera per essere di stimolo e di incitamento per gli atleti in onore dell'Italia ».

Roberto FUSCO

Risultati delle gare

FEMMINILI

Salto in lungo: 1) Szabo (Ungheria) 6,23; 2) Patjkowa (URSS) 6,17; 3) Totar (Romania).

Lancio del giavellotto: 1) Scheliyaskaka (Bulgaria) 53,60; 2) Klimesova (Cecoslovacchia) 42,36; 3) Blagojevic (Jugoslavia) 39,46.

Lancio del peso: 1) Schedina (URSS) 15,95; 2) Gorner (DDR) 15,42; 3) Catarama (Romania) 13,49.

800 metri: 1) Siebach (Germ. Federale) 2'10"0; 2) Verhenen (Belgio) 2'10"7; 3) Van Nuffel (Belgio) 2'11"3.

Salto in alto: 1) Bradacova (Cecoslovacchia) 1,78; 2) Joan (Romania) 1,78; 3) Kandiziora (DDR) 1,68.

Staffetta 4x100: 1) DDR 47"00; 2) Ungheria 47"9; 3) Germania Federale 50"5.

Metri 1.500: 1) Andrei (Romania) 4'32"3; 2) Kruger (Germania Fed.) 4'37"2; 3) Verheven (Belgio) 4'41"3.

Metri 100 hs: 1) Wolden (DDR) 14"1; 2) Patjkowa (URSS) 15"0; 3) Egin (Germa. Fed.) 15"1.

Metri 400: 1) Siebech (DDR) 55'0; 2) Halmosine-Sefer (Ungheria) 55'7; 3) Badeseu (Romania) 57"3.

Metri 100: 1) Heinich (DDR) 11"7; 2) Walden (DDR) 11"8; 3) Moser (Svizzera) 12"1.

MASCHILI

Lancio del peso: 1) Tegla (Ungheria) 16,47; 2) Baltosky (URSS) 15,59; 3) Uherek (Cecoslovacchia) 15,12.

Salto in alto: 1) Serban (Romania) 2,08; 2) Hartamann (Germania Federale) 2,05; 3) Bondarenko 2,05.

Salto in lungo: 1) Leroy (Francia) 7,55; 2) Zattaria (Romania) 7,38; 3) Jordoch (Romania) 7,30.

Metri 5.000: 1) Smet (Belgio) 13'59" e 6; 2) Spar (URSS) 14'10"6; 3) Vulovic (Jugoslavia) 14'13"8.

Salto con l'asta: 1) Mittifor (Romania) 4,90; 2) Leroy (Francia) 4,90; 3) Mareus (Francia) 4,40.

Metri 400 hs: 1) Nownjyko (URSS) 51"7; 2) Ratoi (Romania) 52"9; 3) Zahradka (Cecoslovacchia) 53"2.

Metri 800: 1) Wilkinson (Gran Bretagna) 1'49"7; 2) Kratki (Cecoslovacchia) 1'52"5; 3) Zanfir (Romania) 1'53"0.

Metri 300 siepi: 1) Cefan (Romania) 8'47"4; 2) Voje (Norvegia) 8'49"2; 3) Golub (URSS) 8'54"4.

Lancio del martello: 1) Baltoski (URSS) 68,18; 2) Sternad (Austria) 65,40; 3) Woronzov (URSS) 63,90.

Staffetta 4x100: 1) Bulgaria 41"7; 2) Romania 41"9; 3) Cecoslovacchia 42"0.

Lancio del disco: 1) Thiede (DDR) 56,14; 2) Tegla (Ungheria) 55,56; 3) Blinaev (URSS).

Metri 1.500: 1) Wilkinson (G. Bretagna) 3'48"6; 2) Andreyer (URSS) 3'48"8; 3) Scloop (Belgio) 3'55"0.

Metri 400: 1) Jehrmann (DDR) 48"3; 2) Ivica (Jugoslavia) 48"5; 3) Puin (Romania) 48"5.

Metri 100: 1) Petrescu (Romania) 10"7; 2) Kralik (Cecoslovacchia) 10"8; 3) Blinow (URSS) 10"9.

Salto triplo: 1) Brigadnyr (URSS) 15,87; 2) Iordache (Romania) 15,27; 3) Kosir (Jugoslavia) 14,79.

Metri 110 hs: 1) Chovanec (Cecoslovacchia) 14"6; 2) Engen (Romania) 14"7; 3) Ujerdski (Cecoslovacchia) 14"9.

Metri 10.000: 1) Smet (Belgio); 2) Pas Mentair (Belgio); 3) Brantingon (DDR).

Metri 200: 1) Petrescu (Romania) 21"3; 2) Kralik (Cecoslovacchia) 21"7; 3) Rachmano (URSS) 21"9.

Lancio del giavellotto: 1) Schlechter (Germania Fed.) 73,82; 2) Alander (Finlandia) 72,12; 3) Simeonov (Bulgaria) 67,62.

Staffetta 4x100: 1) Cecoslovacchia 3'15"3; 2) Jugoslavia 3'16"0; 3) Romania 3'16"8.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Vivissime congratulazioni** al dott. Attilio Recchioni, recentemente nominato Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale di Ancona. Alle felicitazioni e agli auguri del Personale tutto, si uniscono quelli del Redattore e di « Voci ».

● **Fiori d'arancio:** si sono uniti in matrimonio la Sig.na Daniela Cerasi, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale, con il Sig. Massimo Marra. Fra i telegrammi augurali, particolarmente gradito è stato quello inviato dall'ing. Filippo Bordoni e consorte. « Voci », amici e colleghi porgono auguri di felicità ai novelli sposi e congratulazioni al padre della sposa Capo Stazione Superiore cav. Livio.

— l'assistente Roberto Vannicelli, della Stazione di Perugia, e la sig.na Francesca Tacchi di Foligno si sono sposati. Alla coppia auguri e felicitazioni di «Voci».

● **Commiato.** Alla presenza di numerosi colleghi, sono stati festeggiati, presso un noto locale cittadino, i neo pensionati della stazione di Terni: C. C. Sovr. Agostino Di Bernardis, C. S. Sup. Mario Modestino e Francesco Belli, C.G. Paolo Mengoli, Man.re C. Giuseppe Paganotti, C. Dev.re Natale Bini. Con l'occasione è stato dato il benvenuto al C. S. Sovr. Cosimino Laurino, proveniente da Udine, che ha assunto la dirigenza dell'impianto di Terni, in sostituzine del C. S. Sovr. Sergio Bacci immaturamente scomparso il 20 giugno u. s.

● **L'onorificenza** di «Maestro del Lavoro» è stata conferita al Capo Stazione Superiore Angelo Mancini, titolare di Chieti. Al solerte, attivo e simpatico collega auguri e felicitazioni.

● **Fiocco rosa** in casa dell'Assistente di stazione Sig.ra Rosita De Nicola in Cerritelli, della stazione di Chieti, per la nascita della piccola Simona. Auguri alla neonata e felicitazioni ai genitori.

● **A Fano,** sono stati insigniti di onorificenze al merito alcuni nostri colleghi della Sezione AVIS, in occasione della « 8ª Giornata del Donatore di sangue » e 23° anniversario di fondazione della Sezione. Sono state conferite: medaglia d'oro al Capo Gestione Sup.re Francesco Bartoli; medaglia d'argento al Deviatore a riposo Guerrino Eusebi; medaglia d'argento al Capo Stazione Pietro Sciamanna; medaglia di bronzo all'operaio spec. Giovanni Pucci. Un'ideale stretta di mano ai benemeriti colleghi.

● **Sentite condoglianze** al Manovratore Gianfranco Ficorilli, della stazione di Terni, per la perdita della piccola figliola.

● **Profondo cordoglio** ha suscitato, fra il personale di Civitanova Marche, l'immatura scomparsa del Manovale Tersilio Caporalini, che stroncato improvvisamente da una repentina quanto violenta malattia, lascia la giovane consorte con la quale si era unito in matrimonio da alcuni mesi. Il Titolare della Stazione, Sig. Susini, e una rappresentanza di ferrovieri hanno preso parte alle esequie del giovane che si sono svolte a Osimo, suo paese natio.

● **Condoglianze** per la morte della moglie Sig.ra Caterina Cusenza, al Commesso della Squadra Rialzo di Ancona Sig. Vincenzo Giallo.

● **Proveniente** da Chianciano Terme, dove si è tenuto l'annuale Convegno dei Ferrovieri del Genio, è giunto a Fabriano un gruppo di appartenenti al sodalizio per rendere devoto omaggio alla tomba del collega macchinista Fernando Carnevali, recentemente scomparso, e per porgere alla Vedova ed ai figli le condoglianze della grande famiglia dei ferrovieri italiani del Genio.

● **Alla 2ª Mostra** del Disegno Umoristico « Quattro Risate al Mare » — svoltosi nel quartiere della Fiera della Pesca di Ancona — si è brillantemente imposto il bambino Ettore Barbarossa, di anni 10, figlio dell'Assistenze Renzo, della stazione di Fabriano. Infatti gli è stato assegnato il primo premio ex aequo della categoria ragazzi su oltre cento partecipanti di diverse nazioni.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **E' stato** collocato a riposo, a domanda, il dr. Nicola Zingarelli, Dirigente Generale già Capo dell'U.P.C. e già Redattore compartimentale di « Voci ». La cerimonia di commiato ha avuto luogo alla presenza del Direttore Compartimentale, dell'ing. Bianco Direttore del Servizio IE, dei Capi Ufficio e di un numeroso stuolo di collaboratori ed amici che insieme hanno formulato a don Nicolino i più affettuosi auguri di serenità nella pace familiare. Aggiungiamo i nostri cordialissimi auguri.

● **Egidio De Luca** è stato promosso Segr. Super. di 1ª cl. ed è stato trasferito dalla dirigenza amministrativa del D.L. di Taranto a quella dell'Officina Veicoli di Foggia. Le nostre congratulazioni.

● **Superbravi** sono stati Lucio Toma, figlio del C.S. Sup. Antonio di Lecce (Maturità scientifica), e Angelo Miglietta, figlio del Verif. Cesario pure di Lecce, (Maturità scientifica). Il primo ha anche vinto un premio ed è stato nominato « Alfiere del Lavoro ». Congratulazioni ed auguri.

● **Nozze d'oro** hanno festeggiato i genitori di Francesco e Giovanni Lorusso rispettivamente Capo Treno ed Applicato, contornati dall'affetto dei figli e nipoti. Auguri per il « diamante ».

● **Laurea** in Ingegneria elettronica ha conseguito Leonardo Cianciotta, figlio del Dev. a.r. Giuseppe, relatore l'ing. Bianco Direttore del Servizio I.E.. Le nostre congratulazioni al neo ingegnere.

● **Il diploma** di Ragioniere ha ha conseguito Maria Carrozzo, figlia del C.S. Sup. Salvatore del Rep. Movimento di Bari. Le nostre congratulazioni.

● **Addio al celibato** hanno dato: Rev. Sup. Franco Di Marzio impalmando la gentile Rosa M. Simonato al Santuario di Loreto (ottimo il pranzo offerto a parenti ed amici, garante il Redattore presente); il dr. Enzo Squeo, figlio del Segr. Sup. Nicola, che ha sposato la prof. Sabina Massarelli; l'Ass. di staz. Maria Ruzzo sposata col Cond. Giuseppe Perna; l'Ass. di staz. Stefano Porcelluzzi che ha sposato Rosa M. Magarelli; l'Op. qual. Vito De Sario che ha sposato Maria Di Muro; ed infine l'Op. qual. Vito Balena di Foggia che ha impalmato la graziosa olandesina Omta Berendina Maaike. A tutti i nostri auguri di felicità.

● **La cicogna** ha visitato la casa di: Op. q. Mauro Delucia portando Carmela; Op. q. Armando Capone portando Antonio; degli Operai Francesco Moretti, Antonio Di Gaetano e Vito Mastrorocco, ai quali ha portato rispettivamente Michele, Francesco Sav. e Nunzio. Felicitazioni a tutti.

● **Nozze d'oro** hanno celebrato l'Aiutante a.r. Francesco Verzillo con la moglie Maria Di Marco. Particolare commozione per l'officiante Don Sigismondo loro figliuolo. I nostri auguri.

● **Cerimonie** di commiato al Deposito Locomotive ed alla Squadra Rialzo di Bari per il collocamento a riposo dei rispettivi Titolari di impianto: Capo Dep. Sovrint. Michele Milella e Capo Ten. Sup. Vito Nicola Damato. Numerosi i superiori ed amici e lo stesso Direttore Compartimentale erano riuniti per festeggiare i neo pensionati ai quali vanno i nostri sinceri auguri.

● **La nostra solidarietà** alla famiglia del Segr. T. Sup. Gaetano Calò per l'immatura perdita del figlio Vincenzo; di Franco e Guido Breazzano, Segr. Sup., per la perdita del babbo Ettore col quale lavorammo in armonia e serietà per lunghi anni.

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Walter Veronesi,** Ass.ste di Bologna Cle, non è nuovo a questa rubrica ed ora torna con due importanti affermazioni: il 1° premio col ferrobattuto «donna incinta» alla Mostra nazionale dell'artigianato ferroviario DLF, tenutasi ad Orvieto, ed il Premio speciale alla Mostra eu-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ropea arti figurative ferroviarie AEC, a Mons (Belgio). Alla collezione dei premi noi uniamo quella delle felicitazioni.

● **Un saluto cordiale** al bravo Oldino Manaresi, andato da Lugo fino a Merano per assumere la qualifica di CS Sovrintendente. Mangi pure le mele tirolesi, ma torni presto ad addentare quelle romagnole, non meno saporite e belle. Felicitazioni.

● **Bin. 10.** Un bravo toto corde all'Autista Roberto Negrisolo, bello, robustoso et... barbuto, lo quale, fra le tante itinerate quotidiane, ha saputo imboccare anche la via sacra che lo ha portato al diploma di geometra.

● **Per consuetudine,** non si torna sulle cerimonie che, per la loro pedissequa ripetizione annuale o periodica, non dicono nulla di giornalisticamente nuovo. Quest'anno, tuttavia, è il caso di dare un piccolo cenno della Giornata del Ferroviere, tenutasi non più sotto la tettoia « il transatlantico » di Bologna Cle, ma nella nuova palestra della sede estiva del DLF. E' stata una idea felice sotto tanti aspetti: sia per il maggiore raccoglimento (il rumore della stazione fa molto ambiente, ma è troppo deconcentrante), sia per la bellezza del sito con quell'annoso parco e quelle attrezzature sportive di prim'ordine, cui ora, per l'appunto, si è aggiunta la citata palestra, vivaio, tra l'altro, dei corsi « Olimpia » per i più piccoli. La cerimonia si è svolta nel solito sentito clima di seria compartecipazione, con la S. Messa celebrata dal Vescovo Mons. Dardani, al cui alato discorso ha fatto seguito un cenno di saluto del Presidente compart.le della Ass. naz. famiglie caduti, feriti e mutilati in servizio, Pincini. Ha concluso il Direttore compartimentale ing. Muzzioli con poche toccanti parole; lo stesso ha consegnato gli attestati alle vedove, ai feriti ed agli anziani della rotaia, i quali ultimi poi hanno partecipato in allegria ad una conviviale seduta.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **L'« Operazione Mosango »** è stata per i sardi, nel mese di ottobre, il fatto del giorno. Già nella scorsa primavera ci si chiedeva cosa s'intendesse, oggi possiamo senz'altro precisare che l'operazione ha un significato altamente umanitario e un fine profondamente sociale. Mosango è una località distante 500 Km. da Kinshasa, Capitale dello Zaire, cioè dell'ex Congo Belga, e proprio in quelle campagne un gruppo di cagliaritani, tra cui un nostro collega geometra, ha iniziato la costruzione di un lebbrosario, cui verrà dato il nome « Sardegna ». I tecnici e i giovani studenti sardi del gruppo, operanti con i simboli e con lo spirito degli aderenti alla Lega Missionaria, hanno già costruito fondamenta e muri maestri del lebbrosario, e, tornati a casa, hanno già ripreso con maggior entusiasmo ad illustrare un po' dappertutto le finalità e lo scopo della raccolta di fondi necessari a completare l'opera. Il nostro collega è il Segretario Tecnico Superiore Tullio Cau dell'Ufficio Lavori, che utilizzando il proprio congedo dal servizio ha svolto la sua valida parte di tecnico e, oggi, allineandosi agli amici di gruppo ha mostrato con la proiezione di diapositive il lavoro fatto. Ha anche precisato ai numerosi convenuti nella sala delle riunioni dell'Ufficio Lavori le necessità impellenti delle popolazioni sottosviluppate africane, dei sofferenti ed isolati lebbrosi, dei bambini denutriti, degli anziani colpiti irreversibilmente dal tremendo morbo e relegati in fatiscenti isolate capanne. Perciò, caro Tullio, a te ed ai tuoi amici dell'Operazione Mosango un bravo di cuore! E nella speranza di sentire nel prossimo anno da te che il costruendo lebbrosario « Sardegna » è operante, ti assicuriamo oggi di aiutarti concretamente.

● **Festa del Ferroviere** a Cagliari, Sassari e Chilivani. Alle manifestazioni sono accorsi numerosi agenti con i propri familiari, funzionari e autorità locali dando alla simpatica ricorrenza il carattere di gioiosa festosità che essa merita. Particolarmente a Cagliari essa si è svolta nel pomeriggio con un ricco programma: Santa messa alla Squadra Rialzo, premiazione delle Stazioni e impianti ben classificati nel concorso « Stazioni Fiorite », consegna di distintivi agli Anziani, ai feriti e ai mutilati per causa di servizio, discorso celebrativo del Direttore Compartimentale ingegnere Ugo Scardia, due partite di calcio ed esibizione delle squadre di ginnastica artistica maschile e femminile.

● **Marcia nuziale** per l'Assistente di Stazione Remo Todde della Stazione di Cagliari e per la Signorina Marina Mura, sposi nella Chiesa di San Pio X a Cagliari. Auguroni!

● **Auguroni** anche ai colleghi Remigio Sanna e Ezio La Gatta per la promozione di entrambi a Capo Gestione Sovrintendente, a Giancarlo Sollaino promosso Capo Gestione Superiore, a Vincenzo Urbano che ha ottenuto il cambio di qualifica a Revisore Superiore, a Piero Garzuglia promosso Capo Tecnico Superiore, a Teresina Spiga, Anna Rosa Virdis, Angela Serrau, Maria Rosaria Schirra, Brigida Dentoni, Fausto Floris e Maria Miranda Congiu, per la assunzione come Applicato ed assegnati tutti all'Ufficio Personale Compartimentale, infine al dottor Mario Petronilli per la Dirigenza dell'Ufficio Ragioneria ed al Dottor Gennaro Romagnuolo per quella dell'Ufficio Personale Compartimentale, al Rag. Giovanni Cocco per il suo collocamento in quiescenza.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Ad Alassio** la premiazione dei vincitori del « Concorso decoro ed abbellimento Impianti ». Accoglienza festosa, giro della città e dintorni fino alla « Puerta del Sol » con mezzi messi a disposizione dagli Enti Locali. Al Grand Hotel Diana la premiazione. Il Direttore Ing. Melis ha illustrato lo scopo dell'iniziativa ed il Sindaco Gaibisso ha portato il saluto della Città. Presenti il Comm. Quadrelli per l'Ente del Turismo, il V. Questore, il Comandante dei Carabinieri ed Autorità cittadine che, con tutti i Capi Ufficio Compartimentali, hanno fatto corona ai vincitori del Concorso. La colazione d'onore nelle sale dello stesso Hotel Diana in una splendida giornata di sole. Notevole l'opera della Commissione composta dal Cav. Retteghieri, Geom. Zanardi e Geom. Spiti per la buona riuscita della manifestazione.

● **I ferrovieri poeti** hanno offerto le loro « fatiche » ad altri Enti, ove hanno raccolto lusinghieri successi. Roberto Delle Vedove è andato al «Lauro d'oro» dove ha ottenuto la targa d'argento dell'ENAL provinciale, al Premio Bordighera con un meritatissimo 3° premio per la Provincia di Genova ed a Francavilla Mare con un'ottima « menzione speciale » fra centocinquanta partecipanti. Il relatore di Voci Giulio Sguerso a Bordighera, per la Provincia di Savona, ha ottenuto una «particolare menzione».

● **Un saluto di commiato** con gli auguri più fervidi di lieta quiescenza a Ottavio Dellachà, ass. viagg. del DPV di Sampierdarena, Luigi Passano op. arm. del 17° tronco di Levanto, Ing. Camillo De Antoni Isp. Capo dell'Uff. Lavori, Dino Cimali Seg. dell'Uff. Lavori, Gioachino Giorgio c. sq. man. della Sq. Rialzo di Ventimiglia, Otello Serafini Tecn. IE della 9ª Zona IE, Agostino Ferraris cond. del DPV di Genova PP, Giuseppe Fiorentino verif. della Sq. Rialzo di Savona, Cornelio Mantelli op. sp. della Sq. Rialzo di Sampierdarena, Michele Brindicci, Giuseppe Catella e Leandro Benedetti App. T.ci dell'Uff. IE, Carmine Dominici commesso Capo dell'Uff. Comm. Traff. e Antonietta Zaccaria usciera dell'Uff. Movimento. Presso il Posto Verifica di Genova PP, presente l'Ing. Dalmonte per l'Uff. Mat. e Traz., i colleghi ed i collaboratori hanno salutato con un lieto brindisi il CT Sovrint. Lorenzo Taverna per augurargli lieta e lunga pensione.

Cordiali auguri di lunga vita al neo pensionato Seg. Sup. Cav. Arrigo De Micheli e vivissime felicitazioni per la bella onorificenza che premia la sua lunga attività presso la « Cassa » dell'Ufficio Ragioneria.

● **Note liete.** Laura è giunta felice a salutare il nonno Cav. Bisconti, Primo Dirigente a Riposo. Alla nipotina del « vecchio » amico gli auguri più belli che porgiamo con le nostre felicitazioni anche a mamma Elena ed al consorte Avv. Vivaldo.

Il Cav. Eugenio Bertani già Capo Rip. P.V. e la Sig.ra Agnese hanno felicemente salutato il cinquantesimo di Matrimonio. Il P.V. tutto si felicita per le belle Nozze d'Oro ed agli ex colleghi si unisce il Redattore di Voci per porgere coi rallegramenti le più vive congratulazioni.

● **Ragazzi in gamba.** Giuseppa figlia del Commesso Gaspare Vivona dell'Uff. Movimento ha brillantemente conseguito il diploma di ragioniere e Perito Commerciale. Felicitazioni vivissime.

● **Cicogna express.** Fiocco rosa in casa del Cond. Cameirano per l'arrivo di Marina. Alla felicità del collega e della Sig.ra Caterina i nostri più vivi rallegramenti con un bacetto per la piccola Marina. Anche in casa del Man. Bruno Pugno di Cassano Spinola la cicogna ha posato la primogenita Daniela. Al collega,

A Villa Patrizi, in Roma, il 4 novembre è stata deposta una corona d'alloro al monumento che ricorda i ferrovieri caduti. In rappresentanza del Consiglio Direttivo della Sezione Romana della Associazione Nazionale fra Mutilati e Invalidi di Guerra, erano presenti: il Dott. Cassano, Segretario della stessa Sezione romana, che ha recato il saluto dei 30.000 consoci; il Cav. Uff. Cutonilli, anche nella veste di Rappresentante Nazionale dei Mutilati e Invalidi di Guerra Postelegrafonici; il sig. Lautenti, nonché, per i Mutilati e Invalidi di Guerra Ferrovieri, il signor Labella, Vice Rappresentante Nazionale.

emerito campione di Motocross, gli auguri più belli che estendiamo alla Signora Maria Paola ed al nonno Fusaro verificatore di Arquata.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **La XV Giornata del Ferroviere** si è svolta nel Compartimento con particolare solennità. Presso gli Impianti di Bergamo, Carnate Usmate, Laveno Mombello e Premosello sono stati posti a dimora alberi a ricordo di Caduti. A centodiciassette anziani della rotaia sono stati consegnati altrettanti riconoscimenti. I diplomi ed i distintivi sono stati pure consegnati a tre mutilati e feriti per cause di servizio.

La cerimonia principale ha avuto luogo nel salone della mensa del Depositivo Locomotive di Milano Smistamento, presenti autorità militari, civili fra le quali il vice Prefetto, rappresentanti delle Ferrovie nord e della S.NC.F., e del DLF. Coadiuvato dal parroco della circoscrizione, dal primo cantore del teatro alla Scala e da due ferrovieri in divisa, il presule Mons. Monza, rappresentante del Card. Colombo, ha celebrato la Messa pronunciando una toccante omelia, quasi un inno all'umanità ed impartendo infine una benedizione speciale a tutti i presenti. Hanno parlato: il Direttore Comp.le Ing. Sottile, il Presidente dell'Associazione Mutilati e un rappresentante del personale. All'allestimento del locale hanno ottimamente collaborato, coi rispettivi gruppi, il Capo Deposito Giordano ed il Capo Officina Passafaro. Gli esecutori del Corpo musicale aziendale, diretti dal Maestro Romano, hanno eseguito un programma di musiche.

Anche a Voghera, nell'androne della stazione, la celebrazione della giornata è avvenuta con particolare risalto. Presenti alcune autorità locali, è stata celebrata una messa officiata da Mons. Bovelli.

● **Visite.** Un gruppo composto da una ventina di ingegneri e tecnici giapponesi, inviati da aziende specializzate appartenenti al « Japan Association of Rolling Stok Industries », ha visitato sui binari di Milano Centrale la locomotiva Fiat ad assetto variabile ed un convoglio formato da una « Tartaruga » 444 agganciata al nuovo materiale super comfort impiegato per le relazioni TEE. Il lungo dettagliato esame cui sono stati sottoposti i veicoli ha dimostrato il particolare interesse dei cortesi ospiti.

● **Collana di onorificenze.** Francesco Gangemi, socio avisino, è stato nominato Cavaliere al merito della Repubblica. La nomina ad « Ufficiale » è pervenuta al Cav. Dario Zanelli, titolare di Milano Centrale. Sempre al merito della Repubblica, il Capo t.co della linea a riposo Bachisio Cossu, padre di Antonio, della stazione di Brescia, è stato insignito della onorificenza di Cavaliere. « Motu proprio », il Sig. Presidente della Repubblica ha nominato « Commendatore» il Segretario sup. di 1ª cl. Cav. Guido Mannacio. Anche Antonio Trillò, Segretario superiore alla Divisione Movimento, è stato insignito della onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. A tutti vivissimi complimenti.

● **Sessantuno pensionati** sono stati festeggiati dal Dopolavoro di Milano con una gita turistica che ha consentito loro di raggiungere su due pullman la località prealpina di Teglio, situata a 900 metri di altitudine fra Tirano e Sondrio. Qui gli amici ex FS hanno potuto osservare famosi reperti archeologici esposti a Palazzo Besta. Quindi dopo aver consumato un pranzo allestito con piatti tipici valtellinesi, i gitanti ottenevano di visitare lo stabilimento di una moderna cooperativa di ortofrutticoltori.

Mutilati di guerra a Congresso

Presso la Casa Madre dei Mutilati in Roma, si è svolto il Congresso dei Rappresentanti Compartimentali dei Ferrovieri Mutilati e Invalidi di guerra, per il rinnovo delle cariche nazionali.

Il Rappresentante nazionale uscente, Dott. Orio Navarra, ha svolto una ampia e circostanziata relazione sui problemi della categoria, ferroviaria che si sono presentati nel corso dell'ultimo triennio del suo mandato e per la soluzione dei quali è intervenuto presso le Autorità politiche e dirigenziali dell'Azienda, in particolare per:

— la estensione della concessione dell'assegno perequativo anche agli esonerandi dal 1.7.1973 ai sensi della Legge 336/1970;
inidoneo per causa dell'invalidità contratta in guerra;
— gli avanzamenti del personale dell'esercizio ferroviario fisicamente
— il conferimento della qualifica o classe di stipendio previsti dall'art. 2 — 2° comma — della Legge 336, ancora insoluto;
— il ripristino dei 2 anni di maggiore anzianità previsti dall'art. 6 della Legge 1152/1954 e dall'art. 5 della Legge 471/1958, benefici a tutt'oggi vanificati per effetto del riassetto delle carriere;
— la definizione delle pratiche di esonero ai sensi della Legge 336 nelle fasi che precedono e seguono il collocamento a riposo;
— la piattaforma rivendicativa, testé proposta dai sindacati;
— l'aumento del coefficiente di pensionamento e di buonuscita;
— il progetto di Legge predisposto dall'A.N.M.I.G. sul riordinamento della pensionistica di guerra;
— la riforma tributaria in materia di liquidazione della buonuscita.

Dopo numerosi e interessanti interventi da parte dei Rappresentanti Compartimentali, il Presidente Nazionale dell'A.N.M.I.G. — Comandante Mordenti — ha rivolto ai convenuti il suo vivo apprezzamento per l'opera svolta dai Mutilati e Invalidi di Guerra Ferrovieri sia nell'ambito dell'Azienda che in quello nazionale auspicando, nella solidarietà associativa, la soluzione defintiva dei problemi della categoria, tra cui, di primaria importanza, quello della estensione della Legge 336 ai dipendenti di Enti pubblici e privati finora esclusi.

Ha assicurato, altresì, il suo interessamento affinché il Congresso Nazionale dell'A.N.M.I.G., a Taormina nel mese di novembre, recepisca la proposta avanzata dallo stesso Dott. Navarra di consentire ai ferrovieri posti in quiescenza di continuare a svolgere la loro opera associativa nelle Ferrovie dello Stato.

Sono stati, quindi, approvati, all'unanimità, la relazione e l'ordine del giorno su tutti i pressanti problemi della categoria.

Pure, all'unanimità, il Dott. Navarra è stato riconfermato nella carica di Rappresentante Nazionale, mentre è stato eletto Vice Rappresentante Nazionale il sig. Ovidio Labella.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel.3520

● **Pagella d'oro.** Con una intima ma esaltante cerimonia presso il locale Dopolavoro Ferroviario sono stati premiati circa 90 studenti, alunni delle Scuole Medie, figli di nostri funzionari ed agenti. Pubblichiamo soltanto i nominativi dei primi tre di ciascuna graduatoria estendendo a tutti gli altri ragazzi i più vivi e cordiali rallegramenti. 1ª media: Vincenzina Cogliadro, Elio Torrano e Domenica Panzera. 2ª media: Vincenzo Cuzzola, Maria Mantuano e Raffaele Fontana. 3ª media: Lucia Elena Scopelliti, Giorgio Celebre e Antonio Quattrone.

● **I nostri figli.** Il Prof. Giorgio Barreca, figlio del Segretario Superiore Giovanni della Trazione, Insegnante presso il Liceo Artistico di Siderno ha vinto il concorso sull'infortunistica stradale con la presentazione di un bel manifesto-bozzetto raffigurante un pedone sotto un auto con la didascalia: « Più velocità, più pericolo ». Al giovanissimo insegnante, diplomato presso la Accademia delle Belle Arti di Roma ed al collega papà i nostri rallegramenti.

● **Dopo circa 30 anni** sono tornate a Reggio Calabria, le spoglie mortali dell'A. Macchinista del locale D.L. Paolo Sergi, caduto nell'ultimo conflitto mondiale. Sono state tumulate nel cimitero monumentale alla presenza dei congiunti e di tutte le autorità militari, religiose e civili. Una parola di umana solidarietà giunga alla madre del Caduto, Signora Vigilante Angela, vedova del Capo Treno Sergi ed ai fratelli Segr. Sup. Carmelo ed A .Macchinista a riposo Oreste.

● **I sensi del nostro vivo cordoglio** giungano al Segretario Superiore Francesco Sconza Testa della Segreteria del Direttore per la repentina perdita della sua giovane consorte, signora Insegnante Grazia Cogliandro.

● **Le nostre condoglianze** anche al capostazione a riposo Cav. Enrico Rocco per la scomparsa della diletta Moglie, signora Anna Fattorusso.

● **L'amico Antonino Campolo** del locale D.L. è stato promosso Capo Deposito Sovraintendente ed è stato nel contempo prescelto per la dirigenza dell'impianto di Reggio Calabria. Congratulazioni!

● **E' nato Fabio** primogenito del prof. Massimo Misefari e della Dott.ssa Nucci Misefari Bitto figliuola del nostro Direttore Compartimentale Ing. Antonino. Rallegramenti.

● **Rallegramenti** anche al Segr. Superiore dll'Uff. Commerc.le Dott. Luigi Bordini per la nascita del figlio Carlo, nome imposto in omaggio al nonno paterno Cav. Carlo, Applicato Capo a riposo.

Auguri infine al Capo Stazione di Verbicaro Ennio Porso per la nascita della figlia Rossella.

● **Fiori d'arancio.** Si sono sposati Carmine Gonnella, Manovale di Verbicaro e Vincenzina Cava. Auguri di ogni bene!

● **Un simpatico messaggio di saluto** esteso oltre che a noi, a tutti i funzionari ed agenti di questa Direzione Compartimentale ci è giunto da parte del Manovratore Francesco Fanello che ha lasciato la nostra Azienda dopo moltissimi anni di fedele e lodevole servizio. Il simpatico gesto, è stato molto apprezzato: rivolgiamo il nostro ringraziamento ed il nostro augurio per una lunghissima e serena quiescenza.

● **Cogliamo anche l'occasione** per rivolgere un nostro affettuoso saluto ai seguenti amici collocati a riposo: Segr. Sup. Laro Matteo, C. Tr. Eduardo Pacucci, Cond.ri Lorenzo Marino, Alessandro Taverriti, Vittorio Tauro, Ass. Viagg.ti Giuseppe Barreca, Antonio Cortese e Pellicone Antonio.

ROMA Servizi

● **Il Questore Dr. Arnaldo Capobianco è il nuovo Dirigente l'Ispettorato Generale di P.S. presso il Ministero dei Trasporti in sostituzione del Dr. Michele Piccolo destinato ad altro incarico. Mentre porgiamo i nostri migliori saluti al Dr. Piccolo e lo ringraziamo per l'impegno con cui ha svolto il suo delicato incarico in seno alla nostra Azienda, rivolgiamo il nostro caloroso benvenuto**

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

e un augurio di buon lavoro al Dr. Capobianco.

● **Il nostro benvenuto** a Lorenzo secondogenito del Segr. Claudio Castiglia del Serv. A. G. Al neonato e felici genitori, auguri e rallegramenti vivissimi anche da parte di « Voci ».

● **Condoglianze** al collega segr. sup. Gino Lotti per la dipartita della sorella Emilia, nonché al 1° dirigente dr. Antonio Bellini e al segr. Antonio Crespi, che hanno perduto il genitore.

● **Marcia nuziale** per la collega Bruna D'Alessandri, convolata a nozze con il sig. Giancarlo De Felici. Tanti auguri.

● **Cicogna express:** sono nati Alessandro in casa del man. Luciano Rossi, Francesca in casa dell'op. qual. Carlo Gardini, e Maria Antonietta in casa del segr. tec. Pasquale Perna. A tutti le nostre felicitazioni.

● **Il nostro saluto** all'app. capo Luigi Guglielmi (collocato a riposo), al segr. Luciana Jalungo (dimissionaria), al segr. Giuseppe Schiavone (passato all'Amministrazione del Tesoro) e all'op. qual. Marino Capannini (dimissionario).

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Marcia nuziale.** Il giorno 24 ottobre u.s. hanno coronato il loro sogno d'amore Francesco Testaguzzi e Maria Pasquinelli, entrambi capi-treno presso il Deposito Personale Viaggiante di Viterbo. Dopo la cerimonia nuziale, svoltasi nella suggestiva chiesa di S. Antonio da Padova in Tre Croci, gli sposi hanno intrattenuto amici e parenti in un noto caratteristico locale di Montefiascone e sono quindi partiti per un lungo viaggio di nozze. Porgiamo gli auguri vivissimi di tutti i colleghi e quelli di « Voci » in particolare.

● **Le nostre condoglianze** all'amico Capo Stazione Superiore Angelo Pensa di Roma Termini cui è toccata in questi giorni la sventura di perdere il Padre amatissimo signor Pietro.

● **Il Gruppo Sub** del DLF di Roma ha aperto le iscrizioni al corso ARA per il conseguimento del brevetto da sommozzatore. Le lezioni si terranno presso il centro sportivo « Montello » in via Ottiglio 45 dalle 19 alle 22 il martedì ed il giovedì. Per maggiori informazioni telefonare al sig. Marchiolli tel. 31861 oppure al sig. Tagliamonte, tel. 31420.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **La squadra di calcio** del DLF di Casale Monf.to è ancora alla ribalta della cronaca per aver ottenuto una brillante affermazione nel torneo denominato « Coppa Severino Franco », svoltosi recentemente a Bressanone. La compagine monferrina, infatti, ha preceduto nell'ordine le squadre dei DLF di Fortezza, Merano e Brennero, mentre il suo attaccante Dall'Agnol si è aggiudicato la speciale classifica dei cannonieri. Ecco la formazione dei casalesi: Aroma, D'Emiliano, Barocco, Mandracchia, Robotti, Stocchino, Pasino, Lonardi, Lorenzutti, Felisatti, Dall'Agnol. Un caloroso plauso a questi bravi giocatori ed al loro valente allenatore Giovanni Marchese.

◗ **Con una simpatica manifestazione** di commiato è stato affettuosamente salutato dai suoi collaboratori e dal personale di tutti i vari servizi dell'Impianto il Capo Stazione Sovrintendente Cav. Uff. Emilio Maurizi-Enrici, titolare di Cuneo, che da poco ha lasciato l'Azienda dopo quasi quaranta anni di ininterrotta ed appassionata attività ferroviaria. All'amico Maurizi rinnoviamo da queste colonne i vivi auguri che già gli abbiamo porto di persona.

● **Un affettuoso saluto** di commiato rivolgiamo anche all'Appl. Capo Lodovico Elia, del 2° Rep. Ragioneria, che ha lasciato recentemente il servizio. In proposito in questa circostanza, ci piace ricordare le sue molteplici benemerenze come donatore di sangue più volte insignito di ambiti riconoscimenti al merito trasfusionale.

● **Tanti auguri,** infine, vanno al Segretario Superiore Francesco Boella, del 4° Rep. Ragioneria, che a richiesta ha lasciato il servizio attivo per il meritato riposo.

● **Un « bravo » di cuore** al Manovratore Biagio Zappia, della Stazione di Torino PS, al quale è stato conferito un encomio solenne con la seguente motivazione: « Il giorno 3 giugno 1972, accortosi che un'autovettura, non rispettando i segnali esposti dal vigile urbano che disciplinava la circolazione, si inoltrava a forte velocità verso la sede ferroviaria mentre faceva manovra una colonna di veicoli diretta alle OMR, si portava in testa a detta colonna e, con grave rischio per la propria incolumità fisica, riusciva ad arrestare la manovra mediante l'azionamento del rubinetto del freno ».

◗ **Marcia nuziale** per i seguenti Colleghi del DL di Novara: A. M. Natalino Vivian con la Sig.na Luciana Scussat; A. M. Piero De Santis con la Sig.na Maria Domenica Lattanzio; Manovale Guido Cossu con la Sig.na Francesca Carta. A tutti i migliori auguri di ogni bene e felicità.

◗ **Cicogna express** particolarmente feconda e generosa questa volta per gli amici del DL di Novara: Maria al Macchinista Claudio Borghese; Francesco al Macchinista Mario Penna; Alberto al Macchinista Gian Pietro Rategni; Margherita al Macchinista Paolo Pagani; Tiziana all'A.M. Antonio Miazzo; Daniela all'A.M. Franco Vargiu; Rosa all'A.M. Desiderio Castagni; Anastasia all'A.M. Nicola Tridapali; Davide all'A.M. Giuseppe Marino; Cinzia all'A.M. Lorenzo Terramano; Domenico al Manovale Fioravante Procopio. Felicitazioni ed auguri per tutti.

◗ **La cronaca cittadina** ha riportato a caratteri cubitali la ferale notizia di due sposi deceduti il 18 settembre u.s. a Frosinone, per incidente stradale, mentre erano in viaggio di nozze: trattavasi del nostro Manovale Michele D'Avino, della Stazione di Chivasso, e della Sua giovane consorte Anna Di Buono. Alle rispettive famiglie i sensi del nostro più vivo cordoglio.

◗ **Profonde condoglianze** porgiamo anche al Macchinista Federico Argentero del DL di Cuneo, per la morte del padre Sig. Pietro, ed al Macchinista Giovanni Brusati del DL di Novara, per la morte della madre.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

◗ **Hanno lasciato il servizio** nel mese di ottobre, beneficiando della Legge 336, il 1° Dir. dott. prof. Lorenzo Gobet dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, il 1° Dirigente p.i. Candeloro Crupi dell'Ufficio Impianti Elettrici ed il Segretario Mario Martina dell'Ufficio Ragioneria. Ad essi, giungano da parte di tutti gli auguri di una lunghissima e serena quiescenza.

◗ **Due nuovi assunti** hanno ingrossato le nostre file. L'ing. Castone De Marco, vincitore del concorso pubblico ad Ispettore, presta servizio, dal 17 ottobre, presso l'Ufficio Impianti Elettrici. Presso l'Ufficio Lavori, invece, è stata assunta in data 19 ottobre, l'Appl. Silvana Paoloni. Benvenuti tra noi, e tanti auguri di buon lavoro da parte di superiori, colleghi e di « Voci ».

● **Nel mese di settembre** è morto il sig. Giovanni, padre del Tecnico I.E. Rosario Di Maria, del 2° Tronco I.E. di Villa Opicina. Giungano al sig. Di Maria ed ai familiari tutti le più sincere condoglianze da parte di tutti noi.

◗ **Due marce nuziali,** nel mese di ottobre. Si sono infatti sposati: in data 11 ottobre il segr. Tecn. dell'Ufficio Lavori Daniele Catrani, con la gentile signorina Rosita, ed il 27 ottobre il Segr. dell'Ufficio Movimento Coda Umberto con la signorjna Dalia Ferraro. « Voci », gli amici ed i colleghi porgono agli sposi auguri di felicità.

● **Nastro rosa.** Il dott. Franco Picerni, Rev. Sup. presso l'Ufficio Commerciale e del Traffico, è diventato papà. La frugoletta si chiama Elvira ed è nata il 28 ottobre. Congratulazioni ai felici genitori ed auguri di cuore alla pupa.

◗ **Sport.** Il pomeriggio del giorno 2 novembre, sul campo GIAI di Gruaro, con inizio alle ore 14,30 ha avuto luogo l'atteso incontro di calcio tra il DLF di Gorizia e quello di Portogruaro. Al termine della competizione, presso la Sottosezione di Portogruaro tutti gli intervenuti hanno partecipato ad un rinfresco e ad una abbondante castagnata con vino.

◗ **Sono stati premiati** e festeggiati i seguenti ferrovieri di Udine, appartenenti, all'Associazione Friulana Donatori di Sangue: Girardi Remo Op. Spec. D.L. Udine, distintivo d'oro con fronde; Piccoli Vittorio Op. Spec. IE, medaglia d'oro; Clemente Oliviero Man.le Sp. D.L. Udine; Morgante Umberto Verif.; Pontelli Luigi Op. Sp. Arman.; Modotti Luigi pensionato, medaglia di Bronzo; Birri Danilo Op. IE; D'Agostini Carlo Op. Sp. IE; Tirelli Walter Op. Sp. Sq. Rialzo; Conchhione Valneo C.T. Sup. Sq. Rialzo con diploma di benemerenza. Alla riuscita manifestazione hanno partecipato il sig. T. Michelini per la Cooperativa Ferrovieri, il sig. B. Muraro per il DLF di Udine, il Prof. R. Venturelli del Centro Trasfusionale ed il Comm. G. Faleschini Presidente dell'Associazione Friulana Donatori Sangue. Quest'ultimo ha fatto seguito alle brevi parole di presentazione e di ringraziamento pronunciate dal presidente della Sezione sig. Riccardo Vida congratulandosi con i premiati.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

◗ **Il Direttore Compartimentale** ing. Aldo Gargiulo in quiescenza dal 30 giugno, è stato sostituito dall'ing. Salvatore Puccio. Napoletano d'origine, romano di nascita e torinese d'adozione, l'ing. Gargiulo è rimasto a Verona circa un anno e mezzo La sua attività dirigenziale era iniziata al Reparto Trazione a Bolzano durante il periodo bellico. L'ing. Puccio, di origine siciliana, da tre anni invece dirigeva, con apprezzata competenza, l'Ufficio Movimento di Verona dopo analoghe esperienze a Venezia e a Milano. Conosciuto nell'ambiente ferroviario, la nomina a Dirigente Generale, sancita da Decreto Presidenziale, è stata accolta con particolare favore anche dalle autorità cittadine. I suoi studi, per la risoluzione dei problemi ferroviari si sono tradotti in una fattiva collaborazione con le pubbliche autorità per il miglioramento delle nostre infrastrutture e dei servizi. Gli atti del Convegno sulla « Ferrovia del

Brennero » possono esserne lo esempio più significativo.

Abituati come siamo a vedere nel volgere di quasi ogni anno il « cambio della guardia » della più alta autorità ferroviaria compartimentale, facciamo voti affinché l'ing. Puccio resti a lungo fra noi. All'ing. Gargiulo affettuosi auguri di serena quiescenza insieme alla sua famigliola.

● **Nella città di Virgilio,** Mantova è nata la squadra di calcio del Dopolavoro. I giocatori, nella maggioranza del Pers. Viaggiante, legati come si sa a turni di servizio, sono stati più che bravi e la squadra si è onorevolmente piazzata nel IV Torneo ricreativo « Giorgio Scalari » del CSI. I dirigenti, sigg. Amerigo Soccornini, Cariotti Giovanni, Ivano Marchesini e Pietro Turella sono soddisfatti. Un invito alle squadre DLF del Compartimento per un diretto confronto con gli atleti mantovani. Nel salone delle cerimonie del Dopolavoro di Mantova, domenica 16 settembre sono stati premiati i vincitori del concorso « La migliore pagella » riservato agli alunni delle elementari e delle medie. Eccoli: 3ª elementare: Bruna Matoti di Bancole e Laura Bodini di Mantova; 4ª elementare: Stefano Scarpari e Monica Rensi di Mantova; 5ª elementare: Susanna Cornacchini di Dossobuono e Arianna Biondani di Verona; 1ª media: Chiara Zilocchi di Borgoforte e Paola Bertoloso di Mantova; 2ª media: Lorenzo Bronzato di Isola della Scala e Marco Nobis di Mantova; 3ª media: Paola Magalini di Dossobuono e Paolo Castellani di Borgoforte. Sono stati inoltre premiati i vincitori in campo comp.le della XI Rassegna Nazionale di Artit Figurative per Ragazzi: Giordano Ferrari, Beatrice Tescaroli, Lorenza Residori, Mirko Turina e Ruggero Ferrari.

● **30 settembre,** piove! Il Presidente del DLF Cav. Ivone Carta non si dispera. La « Festa del Socio » avrà ugualmente luogo nei locali della mensa aziendale dell'Officina GR di Vicenza. Il Gruppo pescatori, nella circostanza ha offerto kg. 45 di pesce pescato il giorno precedente nelle acque del Brenta. Nella regia di Marcello Rizzotto, Salvatore Bassani e Ampelio Mazzai abbiamo notato un'articolazione festosa di canti, suoni, giochi e balli. Gli animatori, nelle loro trovate fantasiose, sono stati vivamente applauditi. Al termine sono stati premiati i più affezionati dopolavoristi e i vincitori della gara bocciofila sociale. Nell'occasione della « Giornata del Ferroviere », aderendo all'invito del Direttore Compartimentale, il Dopolavoro Ferroviario di Vicenza ha organizzato la « Festa del Peensionato » .Dopo la cerimonia religiosa rievocante i caduti, una ottantina di colleghi in pensione e familiari hanno vagato per i Colli Berici felici di trovarsi con gli amici di un tempo. Fra questi ricordiamo l'operaio Fernando Mannini di ben 87 anni. Il cav. Carta ha offerto a tutti una medaglia ricordo e ai più affezionati un diploma di benemerenza.

● **« Giornata del Ferroviere »** e inaugurazione del nuovo anno scolastico. Due manifestazioni accumunate in un unico spirito per i nostri colleghi all'estero. Il Consiglio Direttivo del DLF ha fatto gli onori di casa.

La comunità italiana ha assistito alla cerimonia religiosa officiata dal cappellano don Augusto Oberhofer. Egli ha messo in risalto, con commoventi parole, il lavoro ferroviario e la fecondità dell'insegnamento. Il Presidente del DLF, Sig. Giuseppe Campolo, ha illustrato il significato morale della giornata inserita nel Dopolavoro in una vitale realtà di organizzazione del tempo libero. Sono seguite le parole del dr. Lino Zambreri, in rappresentanza del Direttore Compartimentale e Delegato per la cultura: ha affettuosamente salutato i piccoli della Scuola elementare italiana auspicando il migliore successo a coloro che, con tanta buona volontà, si dedicano alla formazione primaria degli uomini di domani. Davanti alla scuola sono state interrate due piante in memoria dei colleghi recentemente deceduti: Capo Gestione Sup. Elvio Braggion e Assistente di st. Eugenio Scamuzzi. A chiusura, un rinfresco e una appassionante gara di biliardo « Boccette a singolo » vinta dal socio Florio Gheno su Gazzi, Trentini e Dürst.

● **Proveniente** da Assisi, è giunto a Trento ad assumere la titolarità della stazione il Capo Stazione Sovrintendente Cav. Giuseppe Caprini. Gli auguri di tutti gli operatori e di « Voci della Rotaia ». Il Capo Stazione Sovrintendente, Nello Cicognani, titolare di Mezzocorona è andato in pensione. Lo hanno calorosamente festeggiato gli amici di tutti i servizi. A riposo anche gli operai specializzati I.E. Umberto Armatura e Mario Baldo. A tutti un particolare augurio anche da parte di coloro che non hanno potuto partecipare ai festeggiamenti organizzati per l'occasione.

SCAMBIO DI OSPITALITA' TRA I FIGLI DI FERROVIERI ITALIANI E FRANCESI

L'Ufficio Centrale del Dopolavoro e l'Amministrazione delle Ferrovie Francesi hanno deciso di attuare, anche per il '73-74, un programma di scambio individuale di soggiorno tra i figli dei ferrovieri delle rispettive Amministrazioni. Di tali scambi possono fruire i giovani di età compresa tra i 14 ed i 20 anni. I soggiorni potranno effettuarsi nei primi giorni del mese di novembre, nel corso delle vacanze natalizie e pasquali, durante il mese di febbraio e nel periodo estivo.

Gli interessati possono chiedere direttamente all'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario, Via Marsala 9 - 00185 Roma gli appositi moduli di iscrizione che debbono essere restituiti compilati almeno sessanta giorni prima dell'inizio del soggiorno all'Ufficio suddetto unitamente al certificato medico ed a una fotografia.

Si precisa che il Dopolavoro limita la sua attività a facilitare lo scambio e non si occupa né dell'accompagnamento dei giovani né dell'organizzazione materiale del viaggio.

FILATELIA

ITALIA

● L'Amministrazione delle Poste ha comunicato che, a partire dalla emissione del 5 novembre 1973, dedicata ad artisti italiani, presso lo sportello filatelico dell'Ufficio di Roma Centro Corrispondenze entrerà in funzione, a titolo sperimentale, una macchina elettrica per la timbratura meccanica delle buste « Primo giorno di emissione ».

● Il giorno 28 settembre è stato emesso un francobollo da L. 50 per commemorare il quarto centenario della nascita di Michelangelo Merisi detto « Il Caravaggio ».

La vignetta riproduce la tela ad olio del Caravaggio rappresentante « S. Giovanni Battista », appartenente ai Musei Capitolini di Roma.

Il francobollo, la cui tiratura è di quindici milioni di esemplari, è stato stampato in fogli di 25 pezzi.

● Il giorno 8 ottobre, con un preavviso di appena 6 giorni, è stato emesso il secondo francobollo della serie a soggetto turistico dedicato alla « Torre Pendente » di Pisa.

Il francobollo, del valore facciale di L. 50, riproduce un'antica stampa in cui è raffigurato il Campanile del Duomo di Pisa, noto anche come « Torre Pendente ».

Tiratura: quindici milioni di esemplari.

Questo francobollo non ci permette di esere ottimisti circa la serie turistica. Si può notare un certo miglioramento rispetto al precedente dedicato a Viareggio, ma pensiamo che i monumenti e le località della nostra Italia meriterebbero una maggiore attenzione da parte delle autorità filateliche competenti e ci auguriamo che i prossimi francobolli siano all'altezza della fama delle località e monumenti riprodotti.

SAN MARINO (NUMISMATICA)

● Il giorno 15 dicembre saranno emesse le monete dello Stato dell'anno 1973. Le prenotazioni aperte il 15 novembre 1973 si chiuderanno il 15 gennaio 1974 e non saranno considerate valide le prenotazioni pervenute prima del 15 novembre 1973.

La confezione speciale, contenente una serie di monete fior di conio ed un opuscolo illustrativo, sarà venduta al prezzo di L. 4.000 più le spese postali, per spedizioni raccomandata, di L. 500, con inizio nel mese di febbraio 1974.

L'assegnazione sarà effettuata, come per la serie dello scorso anno, nella misura di una serie per ogni richiedente.

S.M.O.M.

● Le Poste Magistrali hanno emesso il giorno 29 settembre una serie di francobolli nella ricorrenza del primo centenario della scoperta del bacillo della lebbra ad opera dello scienziato Armauer Hansen.

La serie è composta da cinque valori riproducenti:

valore da 4 grani: Villaggio africano per riabilitazione lebbrosi;

valore da 6 grani: Ricerche e riabilitazione dei lebbrosi a Gelo (Somalia);

valore da 10 grani: Istituto di Leprologia a Dakar nel Senegal;

valore da 2 Tari: Ritratto del Dott. Armauer Hansen (1841-1912);

valore da 1 scudo: Centro per i lebbrosi a Asmara (Ethiopia).

Costo complessivo della serie Lire 600.

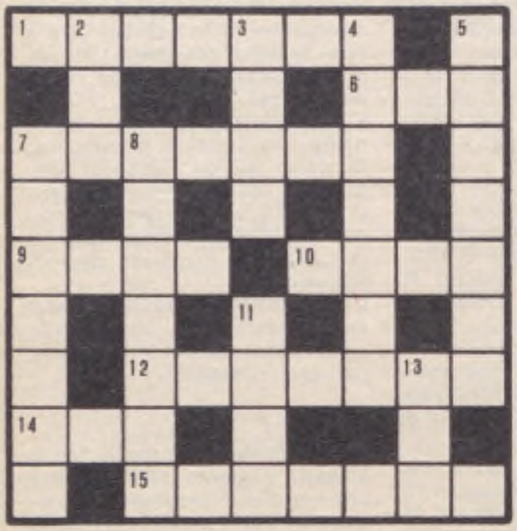
Tiratura: n. 150.000 esemplari.

VATICANO

●Il giorno 9 ottobre 1973, in occasione della giornata dell'Unione Postale Universale del 1973, le Poste Vaticane hanno utilizzato un bellissimo timbro speciale che riproduciamo.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO
Umorismo
giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Carnivoro agilissimo; 6) mi appartiene; 7) scomunica; 9) verziere; 10) freddo intenso; 12) avere in considerazione; 14) quantità imprecisata; 15) sottrazione di lettera iniziale. **Verticali:** 2) Fiume e dipartimento di Francia; 3) eroe virgiliano; 4) varietà di ciliegia; 5) fratello di Polluce; 7) pianta velenosa, usata in medicina; 8) virtuoso, esteta; 11) per farla entrare devono girarle la testa...; 13) notabile abissino.

Cerniera (xxxxxoo/ooxxxxxx = ooooo)

HO UN FIGLIO IMPOSSIBILE

Piuttosto duro per temperamento,
soffia, e nel peggior modo per di più;
allora sono... botte, poi che a stento
queste cose riesco a mandar giù!

TRAIANO

Zeppa (5,4 = 10)

PADRE ELIGIO

Sempre in forma eccellente, gratta gratta,
va a finire con gusto sempre a tavola;
ed è tra i cappuccini rinomato,
codesto Eligio, come il più... invasato.

SER BERTO

Sciarada alterna (xxoooxxo)

SOTTO I TETTI DI PARIGI

Questi barboni vivono alla meglio
e un abbaino a lei non manca mai:
ma spira un venticello sì nefasto
che s'impone un rimedio a tanto guasto.

NELLO

Scarto sill. iniziale (8/5)

IL RECORD E' MIO!

Appartiene a me soltanto,
lo detengo e me ne vanto.
Io son forte, son virile;
debol tu, però gentile.

MOPSO

Indovinelli

POLITICANTE INESPERTA

Dopo aver mosse le acque — con gli effetti
che già ne son sortiti chiari e netti —
s'è valsa dello spago ad essa offerto
per attaccare i Capi allo scoperto.
Poi, temendo un rovescio, addirittura
ha ritirato la... candidatura!

TRAIANO

MUSEI VATICANI

Addirittura resti senza fiato
non appena tu sei là sotto entrato:
tesori e meraviglie da non dire
in sale, sale e sale a non finire...

IL TROVIERO

NON HO PIU' UN SOLDO

Ho solo un po' di rame,
ché al verde son restato;
ma pur, lo posso dire,
non sono uno spiantato.

IL PERSIANO

ARRIVISTA AD OGNI COSTO

Ci sta quel dirigente
che, appena giunto al posto più elevato,
si sbraccia (va coi tempi)
e a tutti le sue spalle ha rivoltato.

ASCANIO

IN FERIE CON LE MIE FIGLIOLE

Per quanto siano molto riflessive,
han fuoco e son disposte anche al contatto
e se le porto al mare è naturale
ch'io le voglia tener sempre da sole.

FAN

SFRONTATO

E' un bel tipo davver questo signore:
dopo aver tolto, in pubblico, l'onore
guarda in faccia con aria soddisfatta
quasi volesse dirti: te l'ho fatta!

IL VALLETTO

ONORIFICENZA A UN ARRIVISTA

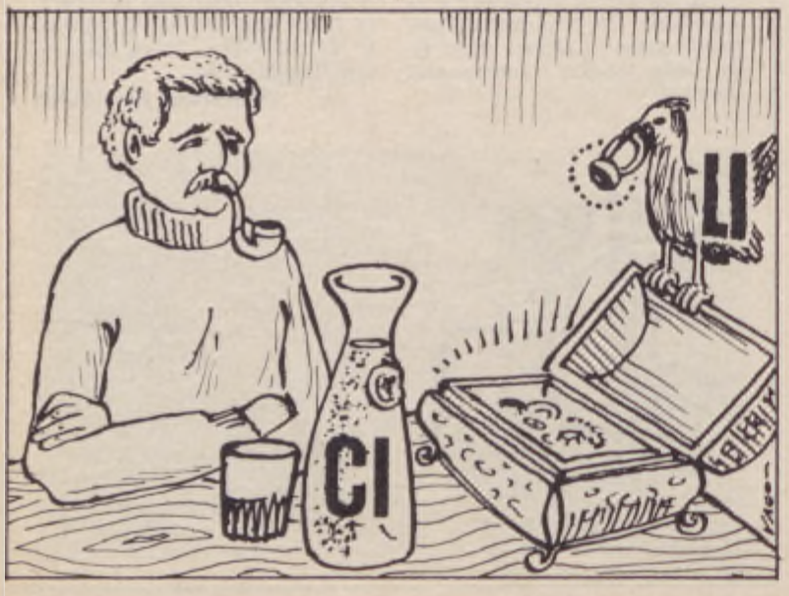
T'hanno dato la Stella: ecco uno stimolo
di cui per la carriera ognor t'avvali;
pretendi che ti chiamino illustrissimo?
Illustrissimo, già, dei miei stivali!

MARIN FALIERO

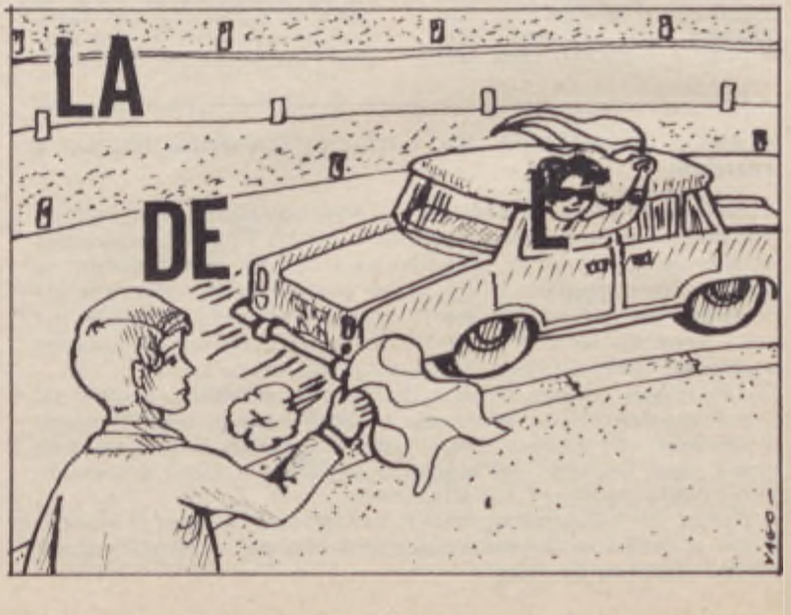
SOLUZIONI

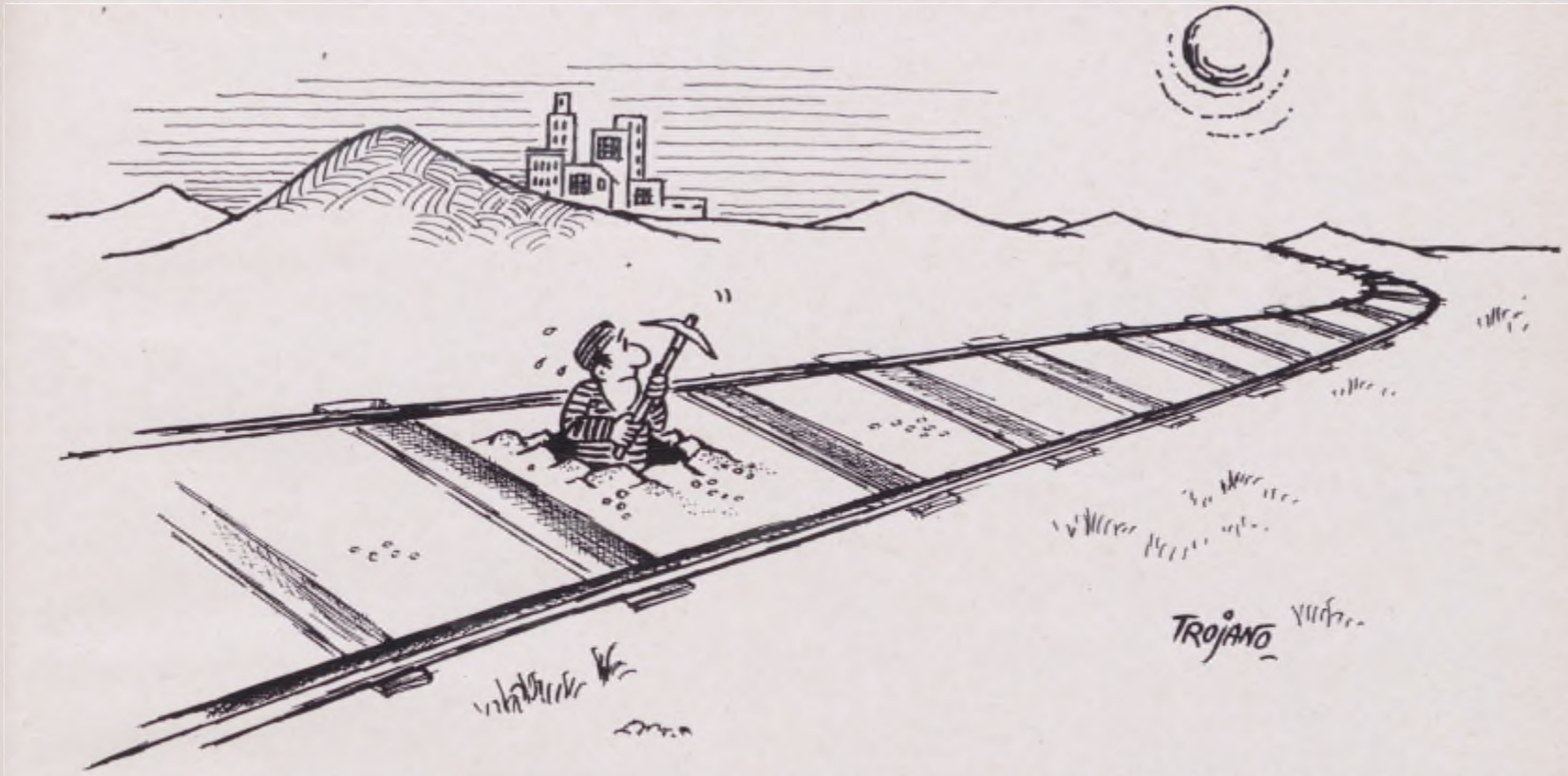
CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) pantera; 6) mia; 7) anatema; 9) orto; 10) gelo; 12) stimare; 14) tot; 15) aresi.
Verticali: 2) Ain; 3) Enea; 4) amarena; 5) Castore; 7) aconito; 8) artista; 11) vite; 13) ras.
CERNIERA: ACCIAro/spiACCIA = rospi.
ZEPPA: cecio tino = carciofino.
SCIARADA ALTERNA: cani/LUNA = caLUNnia.
SCARTO INIZIALE: POSsesso/sesso.
INDOVINELLI: la lavanda!a: il mare; l'albero: il direttore d'orchestra; le lenti: il barbiere; lo sperone.
REBUS: CI è litro; pica LI = cieli tropicali.
REBUS: LA,DE strade; L partito = la destra del partito.

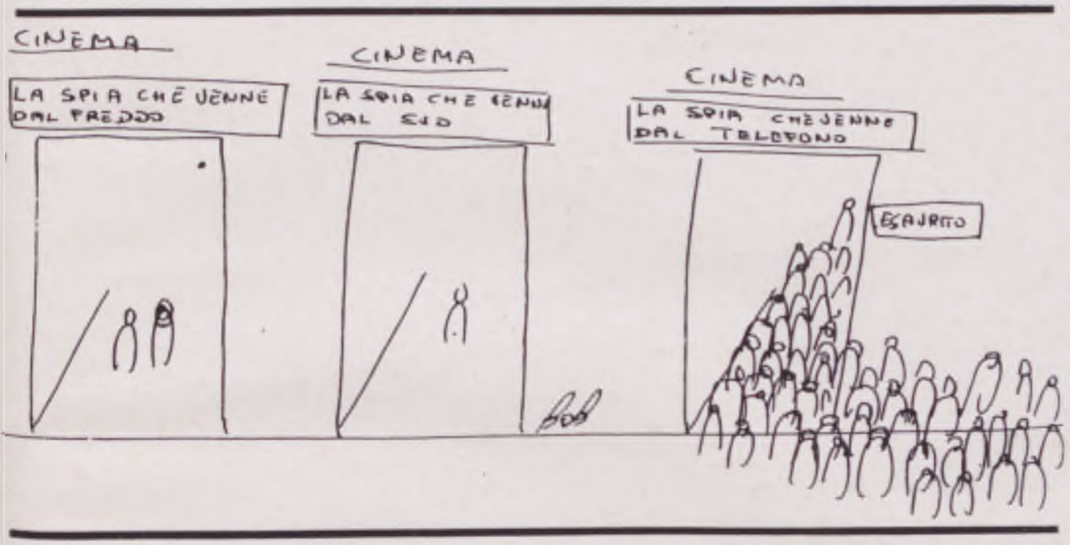
REBUS (frase: 2.1.5; 4.2 = 5.9) di Vago

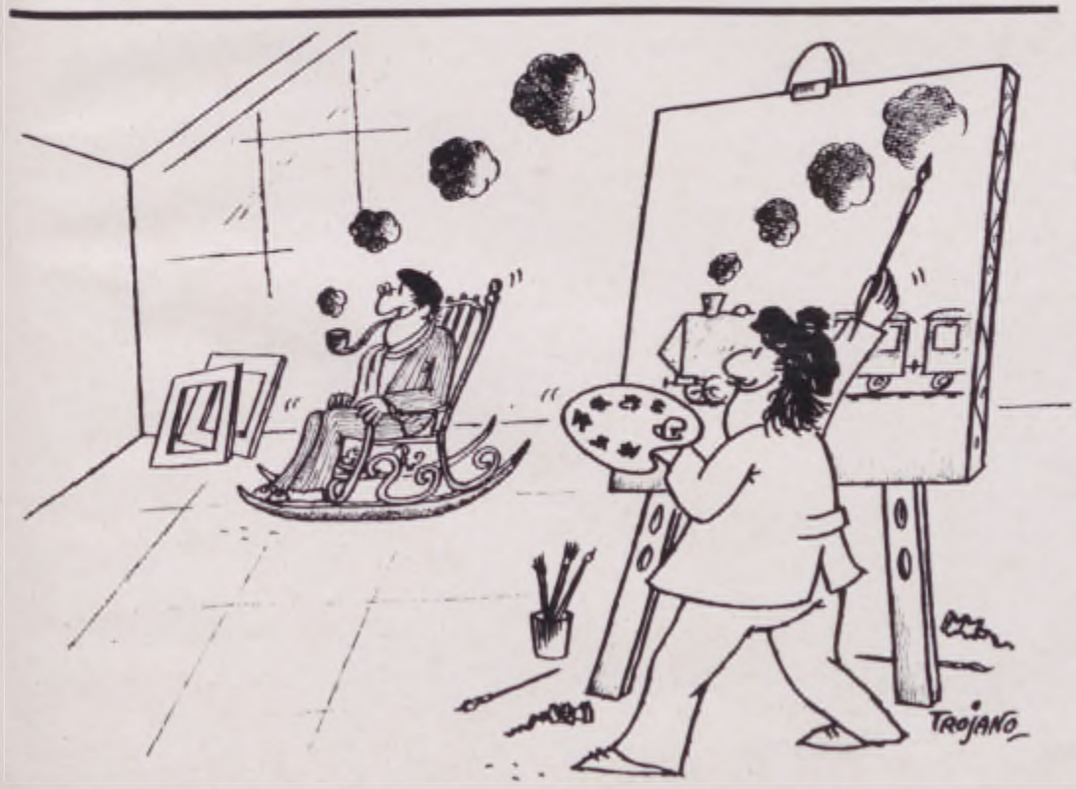


REBUS (frase: 2.2.6.1.7 = 2.6.3.7) di Vago




TROJANO


CINEMA
LA SPIA CHE VENNE DAL FREDDO
CINEMA
LA SPIA CHE VENNE DAL SUD
CINEMA
LA SPIA CHE VENNE DAL TELEFONO
ESAURITO


TROJANO

KO

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

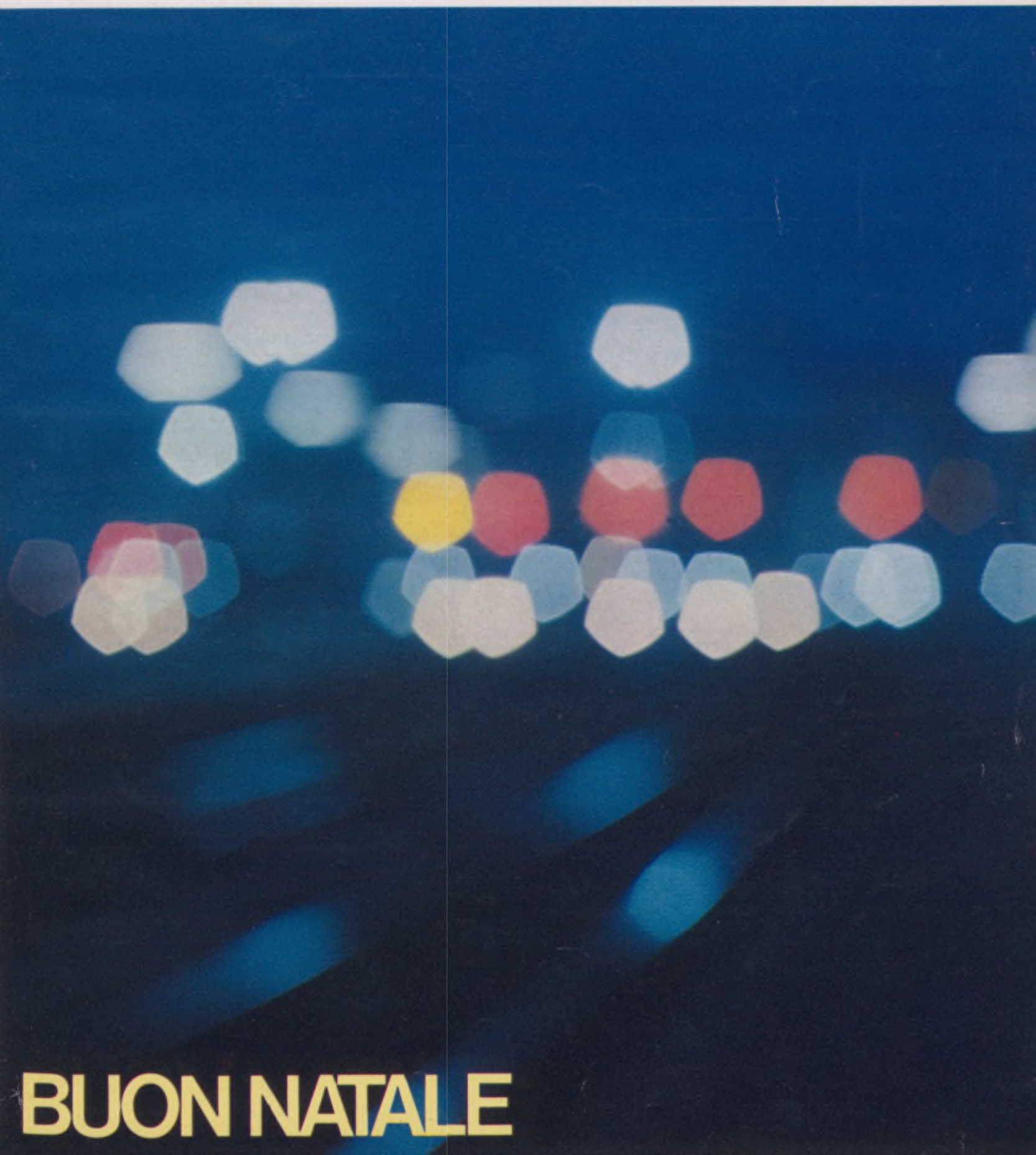
BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVI - Dicembre 1973 N. 12



BUON NATALE

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

STIPENDIO IN CONTO CORRENTE

Cara « Voci »,

se non erro, rispondendo ad un abbonato, avevi, tempo fa, accennato alla possibilità che ciascun dipendente potesse richiedere il versamento periodico d'ufficio delle sue spettanze nel suo conto corrente con la Banca Nazionale delle Comunicazioni, banca di cui l'Azienda è maggiore azionista e che offre ai ferrovieri numerose agevolazioni.

Cosa ne è stato di tale interessante iniziativa?

L'utilità sarebbe notevole specialmente nei grandi centri dove già moltissimi dipendenti sono clienti di tale Istituto.

Mi pare che, con le nuove procedure meccanografiche, non dovrebbe esserci difficoltà per attuare questa modesta ma utile innovazione. D'altra parte sarebbe incoraggiato il risparmio, la banca aumenterebbe il suo volume di affari e l'Azienda stessa, superata la fase organizzativa, ricaverebbe vantaggi di diverso genere: sarebbe sollevata in parte dall'onere del maneggio di denaro contante e non si priverebbe durante il giorno di paga dell'opera dei dipendenti per un tempo più o meno lungo.

Posso contare in una risposta soddisfacente? Se ciò non è possibile, quali motivi impediscono una decisione del genere?

Cordiali saluti.

Vittorio Finzi - *Genova*

Tecnicamente la cosa è senz'altro possibile tanto è vero che in alcune Aziende (ad esempio la Richard-Ginori di Gaeta) si provvede già al versamento dello stipendio dei dipendenti nel loro conto corrente bancario. Ci risulta altresì che la Banca Nazionale delle Comunicazioni non avrebbe alcuna difficoltà ad attuare l'iniziativa.

Sembra che la difficoltà, presso la nostra Azienda, riguardi la firma che ogni Agente dovrebbe comunque apporre al modulo di quietanza (il modulo che ognuno di noi firma prima di ritirare lo stipendio).

A nostro avviso, in tempi di rapine, scippi e furti come quelli che stiamo vivendo, la soluzione del versamento in conto corrente sembrerebbe utile e conveniente per tutti.

Rivolgiamo, comunque, preghiera al competente Servizio Ragioneria perché fornisca a « Voci » gli elementi che consentano di illustrare ai nostri lettori il punto della situazione.

L'ERBA CRESCE TROPPO

Egregio Direttore,

sono un gestore di 1ª cl. titolare di una piccola fermata della linea V. Mestre-Trento, che nell'intervallo fra un treno e l'altro deve pensare anche alla pulizia del piazzale e adiacenze. Purtroppo l'erba cresce così in fretta, che non appena si è finito da un lato, si deve ricominciare da un altro. Ho chiesto parecchie volte di avere un po' di diserbante ma dal personale del Servizio Lavori mi è stato risposto che nemmeno loro ne hanno in dotazione. Poiché il treno diserbatore passa soltanto una volta all'anno ed in un periodo in cui l'erba è ancora abbastanza bassa (e perciò ha tutto il tempo di ricrescere più vigorosa) non sarebbe male che almeno i nostri piccoli impianti sprovvisti di manovali avessero in dotazione un certo quantitativo di diserbante da utilizzare periodicamente. Sarebbe più agevole tenere puliti non solo gli impianti ma anche le nostre divise altrimenti costrette a sorbirsi una dose supplementare di polvere.

La ringrazio dell'ospitalità.

Guido Granello
Fermata di S. Nazario

● *La sua proposta è senza dubbio interessante e riteniamo possa essere presa in esame dal Servizio Lavori. Ci auguriamo anzi che lo stesso Servizio possa fornire a « Voci » elementi per una risposta diretta su questa rubrica.*

DOVE LA METTO?

Cara Voci,

sono un Op. Sp. Armamento, da poco titolare di Cantone, mi sono trovato in difficoltà quando il primo giorno ho dovuto portare con me (come da regolamento) un mucchio di cose.

Ecco l'elenco:

1) Tromba; 2) Bandiera rossa; 3) Petardi; 4) Torcia a fiamma rossa; 5) Orologio tipo tascabile; 6) Fascicolo orario; 7) Blocco M. 40 tipo grande; 8) Chiavino del telefono; 9) Metro calibro; 10) Termometro; 11) Circolare n. 243 (norme per la compilazione della presenza giornaliera); 12) Mod. L. 201; 13) Mod. L. 201/L; 14) Mod. L. 201/S; 15) Circolare n. 215 (norme per i lavori sistematici all'armamento).

La mia domanda è questa: perché non fornire ai titolari di Cantone una borsa funzionale. Oltretutto, i documenti e gli oggetti che adesso portiamo così alla rinfusa possono deteriorarsi o addirittura andare perduti.

Biagio Petruzzelli - *Foggia*

● *Il Servizio Lavori, al quale abbiamo sottoposto la lettera, ci ha fatto sapere che, in linea di massima, concorda sulla necessità di dotare i dirigenti dei cantoni e delle squadre di lavoro di una borsa che possa contenere le pubblicazioni, gli strumenti di misura e di lavoro. Una volta scelto il tipo di borsa da adottare, la fornitura verrà effettuata gradualmente in relazione alle disponibilità di bilancio.*

E' CONFORME ALLA LEGGE

Caro Direttore,

sono un ferroviere del Compartimento di Bologna e scrivo, anche a nome di alcuni miei amici (tutti Vostri abbonati) nelle mie stesse condizioni. Prendo ad esempio il mio caso. Ho due figli a carico e la moglie che lavora: perché gli assegni per i due bambini mi vengono ridotti da L. 5.720 a L. 4.580 l'uno? Io ad esempio, prima del mio impiego in ferrovia, ho lavorato presso un'industria chimica e gli assegni dei bambini, pur lavorando mia moglie, non mi sono mai stati ridotti.

Precisiamo che in qualsiasi settore di lavoro, tutto ciò non accade. Potreste gentilmente darci delucidazioni in merito?

Ora che gli assegni sono stati portati (uguali per tutti) a L. 8.000 quanto spetterà a noi ferrovieri?

Gli assegni per le nostre mogli non ci spettano perché lavorano (fin qui niente da dire) ma non concepiamo la riduzione fatta per i figli. E' un articolo di legge che riguarda solo i ferrovieri?

Un gruppo di ferrovieri
di Bologna

● *La riduzione dell'importo degli assegni di famiglia a favore dei figli, quando lavora anche la madre, è conforme alle vigenti norme di legge.*

Il recente aumento degli assegni familiari non riguarda gli impiegati statali (e quindi i ferrovieri), ma soltanto i dipendenti delle imprese private.

BUONUSCITA ASSUNTORI

Sono un Guardiano di 1ª classe del 29° tronco lavori Nocera Inferiore, attualmente al servizio al P-L Km. 36+594 di Nocera Inferiore.

In relazione al servizio prestato dal 1961 al 1968 con la qualifica di assuntore P-L, vorrei sapere, insieme a molti altri miei amici e colleghi che si trovano nelle stesse condizioni, come verranno regolarizzati i predetti anni di servizio prestati in qualità di assuntori alla fine della buonuscita?

In attesa, cordiali saluti.

Giuseppe Muscanera

● *In base all'art. 25 della Legge 7-10-1969, n. 747 il periodo di iscrizione al fondo di previdenza per gli assuntori è riconoscibile per intero ai fini dell'indennità di buonuscita ai sensi dell'art. 4 della Legge 6 dicembre 1965, n. 1368.*

Tale riconoscimento deve essere chiesto dagli interessati entro tre mesi dalla data di comunicazione dell'inquadramento ad una delle qualifiche previste dalla legge stessa e comporta il versamento di un contributo di riscatto stabilito con i criteri previsti dal D.M. 4-7-1966 n. 495 bis (il contributo, che è a totale carico dell'interessato, è determinato, in relazione all'età ed alla classe di stipendio di cui il dipendente era in godimento al momento della presentazione della domanda di riscatto).

VOCI DELLA rotaia

ANNO XVI - N. 12 - DICEMBRE 1973
PERIODICO MENSILE

Direzione Gen.le F.S. P.za Croce Rossa - Roma
Tel. urbano 855.667 Cent. F.S. 8490 Int. 31233

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco

Redattore Capo: Mario Casacci

Redazione: Vittorio Sermarini, Ester Tinnirello

Segretario di Redazione: Ennio Alteri

In copertina: Natale: la « cometa » alla stazione

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 11-1957. 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.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: L. 400; Ferrovieri in servizio L. 200 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; per l'estero L. 800: il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma.

Altre pubblicazioni ferroviarie: Francia: « La Vie du Rail » L. 10.250. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 1/28424 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. Roma. **Svizzera:** « Bollettino FFS » in lingua italiana Fr. sv. 14 Il versamento a mezzo vaglia postale internazionale intestato alle Ferrovie Federali Svizzere - Bollettino - Conto di chèques postali 30-4950 Berna.

UN BEL PROBLEMINO E RELATIVA SOLUZIONE

Sebastiano Pulvirenti, Operaio specializzato chiede chiarimenti in merito alla circolare n. 242 - 1.3.L. OM. 109974 del 3.4.73 e successive appendici circa il trattamento economico di trasferta da attribuire al personale della linea.

A tale riguardo cita il seguente esempio:

Estremità di un Cantone A e B; lunghezza 10 Km.; fra A e B è la Stazione C stabilita come punto di residenza convenzionale la quale dista 6 Km. da A e 4 Km. da B.

Un agente abita vicino ad A, 4 agenti presso la stazione C e 2 vicino B.

Tutta la squadra opera ad 1 Km. da A ed a 5 Km. dalla stazione C punto della residenza convenzionale come sopra detto.

Il collega Pulvirenti desidera conoscere le modalità per la concessione dell'indennità di trasferta nei casi da lui indicati.

In proposito si fa presente che le nuove norme sulla trasferta introducono il concetto di residenza puntiforme per il personale della linea il quale acquisisce titolo alla indennità di trasferta allorché superi il limite di 3 Km. di distanza dal punto di residenza convenzionale. Nel caso in questione poiché tutta la squadra che opera nel Cantone compreso tra A e B ha come residenza convenzionale la stazione C, ogni suo componente, a prescindere dalla rispettiva località di dimora, avrà titolo alla suddetta indennità ogni qualvolta operi in località che superi la distanza di 3 Km. dai segnali di protezione della stazione.

FATECELO SAPERE

Sig. Direttore,

nella rubrica «Tutta Rete» di «Voci», non è stata pubblicata la notizia delle nozze celebrate nel mese di febbraio fra la signorina Manuela Mariani Applicato presso l'Ufficio 5° del Servizio Materiale Trazione ed il Rag. Naldini Mauro Segretario presso l'Ufficio 9° della stessa Sede.

Si tratta di una svista da parte mia oppure la notizia non è stata pubblicata?

Renzo Mariani - *Firenze*

● *Non si tratta di una svista: le notizie riguardanti le nascite, i matrimoni, ecc., pubblicate in «Tutta Rete» sono quelle che gli stessi interessati o altri amici dell'impianto comunicano ai corrispondenti compartimentali. E' appunto per facilitare questa segnalazione che pubblichiamo per ciascun compartimento il numero telefonico del nostro collaboratore.*

Non ci resta ora che formulare, sia pure con ritardo, i nostri migliori auguri alla coppia nella speranza di ricevere, tempestivamente, la comunicazione di un lieto evento...

Il messaggio del Ministro

Ferrovieri,
i recenti avvenimenti nel settore petrolifero e le conseguenti limitazioni del traffico su strada hanno dato improvviso risalto alla necessità di imprimere una spinta acceleratrice allo sviluppo di un organico e razionale sistema di trasporto pubblico.

Contrariamente a quanto si era pensato, non solo in Italia, il mezzo pubblico — segnatamente quello ferroviario, asse portante di un ordinato sistema — non è superato, ma conserva intatti i suoi pregi di fondo.

L'opinione pubblica guarda ora alle ferrovie come al mezzo più efficace per risolvere il problema dei trasporti. Ma la nostra rete ferroviaria — come d'altronde quella degli altri Paesi colpiti dalla crisi petrolifera — non è in condizione di far fronte all'improvviso a richieste tanto superiori alla normalità. Bisogna quindi accelerare il già necessario processo di ammodernamento. E' il momento buono per portare avanti con lena un discorso già avviato e indirizzare a questo fine tutti i nostri sforzi.

Sono noti al Paese la vostra dedizione e il vostro spirito di sacrificio. Conto quindi molto su di voi per la realizzazione dei programmi che l'Azienda ha già tracciato e che la classe politica mostra di avere recepito.

Il piano ponte di 400 miliardi è già operativo. Mi batterò con ogni energia affinché possa al più presto essere varato anche quello che, attraverso un programma decennale, si spera possa dare all'Italia un sistema ferroviario adeguato alle esigenze moderne. Sta a tutti noi, intanto, utilizzare nel migliore dei modi le risorse già disponibili. In questo spirito e con la certezza che affronterete i compiti già gravosi che vi attendono, con il vostro consueto impegno, voglio porgere a voi ed alle vostre famiglie i migliori auguri di serene festività,

LUIGI PRETI

Gli auguri del Direttore Generale

Cari ferrovieri,

si conclude un anno difficile per la nostra Azienda, che si è vista impegnata a fronteggiare una richiesta crescente per il trasporto dei viaggiatori e delle merci mentre non sono ancora perfezionati i provvedimenti legislativi che ci dovranno consentire di dare concreta attuazione al Piano poliennale di potenziamento.

Ed oggi i nostri impegni, le nostre responsabilità si accrescono: la situazione di emergenza che si sta determinando in tutti i settori del traffico su strada a seguito della crisi del petrolio, convoglierà al treno un nuovo imponente flusso di domanda di trasporto.

Sono certo che l'Azienda e i ferrovieri sapranno affrontare i nuovi gravi compiti, nella convinzione che l'autorità politica offrirà con ulteriore sollecitudine gli strumenti indispensabili all'adeguamento delle nostre strutture al nuovo quadro che si è andato bruscamente delineando nell'intero settore delle comunicazioni.

Porterà molto lavoro il nuovo anno ma io mi auguro che porterà anche soddisfazioni e benessere a tutti voi.

E' con questa speranza, cari ferrovieri, che con l'affettuosa amicizia di sempre porgo i miei più cordiali auguri di Buon Natale e di Buon Anno a voi ed alle vostre famiglie.

FILIPPO BORDONI

EUROPA ANNI '80

L'ultima campata del viadotto sul Paglia.

E' stata una delle più importanti manifestazioni ferroviarie a carattere internazionale da parecchi anni a questa parte e i contenuti e le indicazioni che hanno caratterizzato la Conferenza hanno giustificato pienamente l'alto livello di partecipazione e la risonanza che l'avvenimento ha immediatamente avuto.

In un momento, poi, in cui il problema dei trasporti, a causa della crisi dell'energia, è diventato preoccupazione assillante, la presentazione di un piano razionale ed organico a livello multinazionale che possa soddisfare le esigenze della società europea degli anni Ottanta rappresenta un punto di riferimento degno della più attenta considerazione.

« Forse qui a Firenze e proprio grazie a voi giornalisti di tutti i Paesi d'Europa, nasce la grande rete europea del futuro — ha detto il Sottosegretario On. Cornelio Masciadri che, in rappresentanza del Governo, ha aperto i lavori — perché tocca proprio a voi illustrare presso l'opinione pubblica europea i più caratterizzanti aspetti ed influire, quindi, in modo rilevante sulla realizzazione del Piano. Si tratta, infatti, di indirizzare per la sua realizzazione una notevole parte delle risorse dei vari Paesi per il rilancio definitivo di un mezzo che ha da svolgere una funzione sociale di primaria importanza ed ogni miglioramento del quale si riflette in misura sensibile sul benessere della collettività. La omogeneizzazione delle varie regioni europee, sotto il profilo dei collegamenti, è destinata a riflettersi beneficamente sulla eliminazione di quegli squilibri socio-economici che costituiscono un notevole ostacolo allo sviluppo civile ».

Dopo l'introduzione « politica » dell'On. Masciadri, l'Ing. Filippo Bordoni, Presidente dell'Union Internationale de Chemins de Fer e Direttore Generale delle FS, ha ampiamente illustrato ai convenuti i criteri essenziali del Piano Regolatore delle Ferrovie Europee.

L'Ing. Bordoni ha, anzitutto, ricordato come l'aumento della mobilità delle persone e delle cose superi quello demografico: dal 1950 al 1972, in Italia, per esempio, l'incremento demografico è stato del 14 per cento rispetto ad aumenti del traffico ferroviario viaggiatori e merci rispettivamente del 67 per cento e del 53 per cento e del traffico su strada, nel solo

Il prestigio di una sede come Firenze e la partecipazione dei rappresentanti della stampa più qualificata straniera ed italiana hanno costituito la cornice migliore e l'auspicio più favorevole per la presentazione del Piano Regolatore delle Ferrovie Europee

Parla il nostro Direttore Generale, Presidente dell'U.I.C.

periodo dal 1961 al 1971, del 240 per cento e del 41 per cento.
Basta l'esame di questi dati per rilevare che la mobilità globale va aumentando non tanto per il ritmo di accrescimento della popolazione, quanto per un notevole aumento della mobilità individuale in rapporto con l'aumento del reddito procapite e con il naturale progresso della società. Di qui la necessità di un adeguamento e di un razionale coordinamento del trasporto ferroviario alle reali esigenze che la collettività manifesta.
La « Commissione Ricerca Prospettiva », incaricata dall'U.I.C. di studiare il campo di azione del trasporto su rotaia, ha impostato il proprio lavoro prendendo in considerazione i più importanti bacini di traffico dell'Europa e li ha collegati tra loro in modo da costituire un modello geografico di rete, cui si sono fatte corrispondere specifiche linee ferroviarie per una estensione di circa 40.000 chilometri.

Le ferrovie del prossimo futuro — ha proseguito l'Ing. Bordoni — dovranno essere in grado di offrire, per quanto riguarda il trasporto viaggiatori, servizi frequenti; tempi di percorrenza inferiori a quelli ottenibili su strada ordinaria; viaggi di andata e ritorno fra le 7 e le 21 dello stesso giorno (permettendo, nella località di arrivo, un tempo sufficiente per il disbrigo degli affari) sui collegamenti sino a 500 chilometri; viaggi notturni, su alcune grandi relazioni, di durata compresa fra le 8 e le 12 ore.
Per quanto riguarda il settore merci dovrà essere data la massima importanza alla regolarità nei trasporti e all'incremento del servizio « porta a porta » che attualmente costituisce un handicap del mezzo ferroviario rispetto al trasporto per via ordinaria.
Questi gli obiettivi che si propongono le Ferrovie europee: ma per poter soddisfare le esigenze sia qualitative sia quantitative prospettate sarà necessario provvedere alla costruzione di 5.800 chilometri di nuove linee e al potenziamento di ben 13.600 chilometri di linee già esistenti. Sul piano della priorità — ha informato l'ing. Bordoni — sono stati elaborati piani dettagliati riguardanti alcuni assi di traffico particolarmente importanti la cui attuale potenzialità è prossima

EUROPA ANNI '80

alla saturazione. Si tratta delle linee Parigi-Lione, Gran Bretagna-Continente, Narbonne-Barcellona, Basilea-Milano, Monaco-Verona e Chambery-Torino.

I risultati di tutti questi studi sono stati trasmessi alle Autorità politiche dei Paesi interessati, al fine di fornire alle stesse adeguati elementi di giudizio sullo sviluppo del trasporto ferroviario in Europa. In linea di massima e salvo gli eventuali possibili aggiornamenti, le reti interessate appaiono d'accordo sul piano regolatore elaborato.

Venendo ai problemi italiani — ha proseguito l'Ing. Bordoni — sono stati già avviati numerosi interventi di raddoppio e quadruplicamento. Un deciso salto di qualità nelle comunicazioni tra nord e sud si conseguirà con la « direttissima » Roma-Firenze (tracciati percorribili anche a 250 km/h), nonché con il nuovo tronco Napoli-Salerno e con il programmato quadruplicamento tra Milano-Bologna (tracciati percorribili anche a 300 km/h).

Da Napoli a Milano, l'intera linea sarà interamente quadruplicata, con grandi vantaggi per l'esercizio, come rapidità, regolarità, comfort. Con l'attivazione del quadruplicamento fra Roma e Firenze, i tempi di percorrenza tra le due città con i treni più veloci verranno quasi dimezzati (da circa 180 a 90 minuti).

Infine, con il quadruplicamento fra Milano e Bologna la durata dei viaggi fra Milano e Roma si ridurrà a poco più di 3 ore e mezza divenendo, in tal modo, pienamente concorrenziale con i viaggi aerei.

Più che i citati vantaggi di percorrenza dei treni viaggiatori, è da sottolineare che la potenzialità globale di circolazione fra Milano e Salerno, ove le situazioni di circolazione sono al limite della saturazione, rispetto alla intera dorsale Chiasso-Villa S. Giovanni, risulterà raddoppiata: il che permetterà di eliminare una delle cause che maggiormente incidono sulla snellezza e fluidità dei traffici viaggiatori e merci tra il Nord e il Sud d'Italia.

Il Piano regolatore delle ferrovie europee — ha concluso l'Ing. Bordoni — che s'ispira ad una concezione globale largamente aperta verso le aree vicine, può quindi essere considerato un documento programmatico valido per l'elaborazione di ulteriori proposte concrete intese a soddisfare convenientemente le esigenze dei traffici nazionali ed internazionali il cui sviluppo risulterà determinante per una maggiore conoscenza fra le diverse collettività europee e per una più profonda solidarietà fra di esse.

Dopo l'intervento del nostro Direttore Generale, hanno preso la parola Hans Kalb, Presidente delle Ferrovie della Germania Federale e il Segretario Generale dell'UIC, B.H. De Fontgalland: entrambi hanno approfondito, sotto diversi aspetti, l'esame del Piano con argomentazioni che, per il loro particolare interesse, ci auguriamo di poter presentare a parte in uno dei prossimi numeri.

Sono seguite quindi numerose domande formulate dai giornalisti presenti che hanno così dimostrato l'interesse che le relazioni avevano suscitato.

Non è che si voglia, in questa sede, fare un bilancio della giornata fiorentina; tuttavia ci sembra indicativo riportare che la manifestazione dell'UIC è stata definita « storica » in alcuni commenti scambiati tra i presenti.

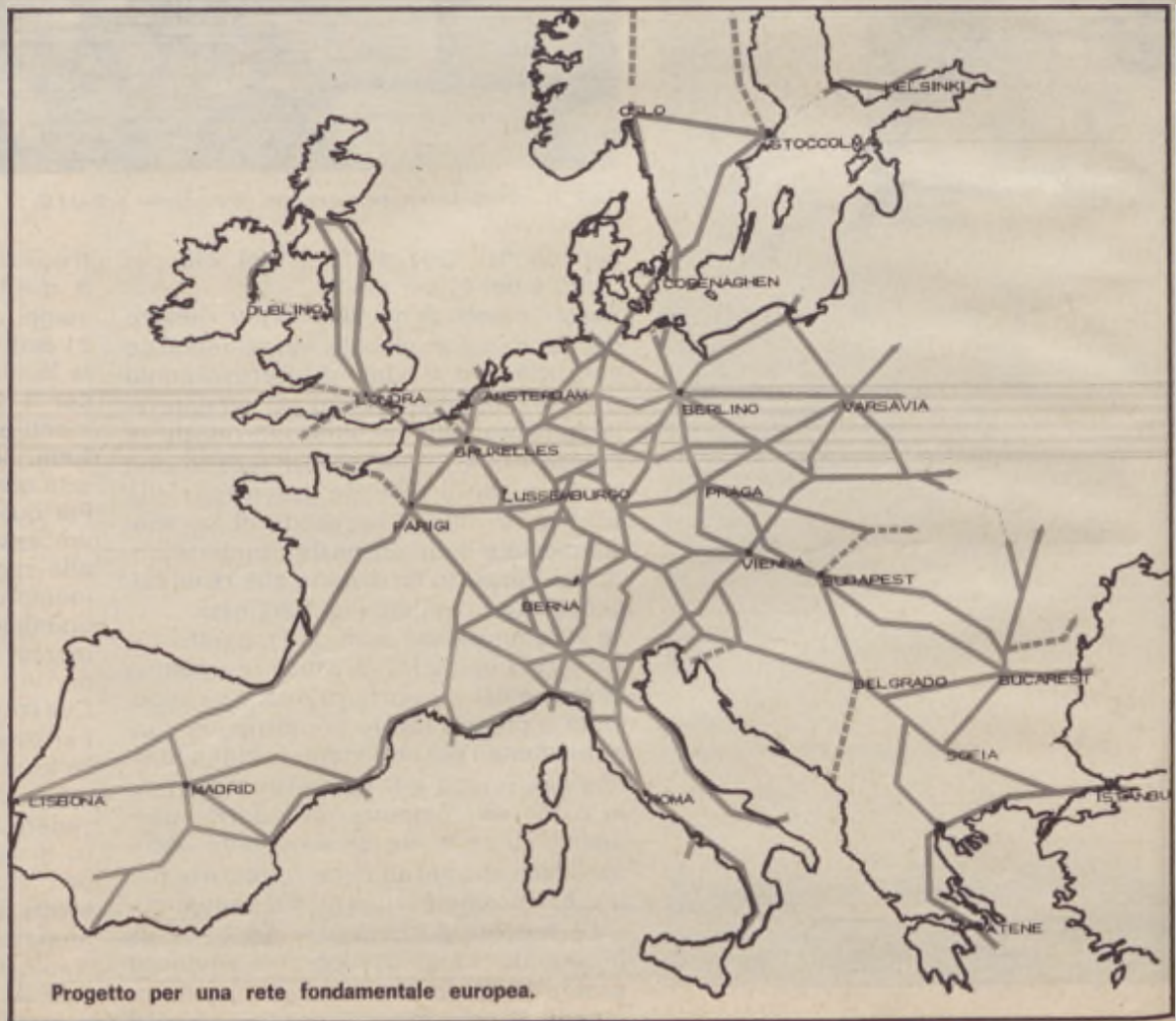
E l'aggettivo « storico » ci sembra pienamente giustificato laddove si consideri che il Piano è risultato essere uno dei pochi esempi di seria e realistica programmazione nel rispetto della quale potrà essere trovata a livello europeo la soluzione soddisfacente alle esigenze, già da oggi prevedibili, della società di domani.

Roberto FUSCO

A GRANDI PASSI DAL TEVERE VERSO L'ARNO

NELLA PIANA del Paglia, uno dei luoghi più celebri del paesaggio orvietano, splendidamente rilevata nei tipici colori umbri (il rosso mattone della terra, l'ocra delle argille, il verde carico della vegetazione) e tagliata in lontananza dalle linee degli orizzonti e dei declivi, la mattina del 23 novembre — una data quasi storica per l'ingegneria ferroviaria italiana — è stata ultimata a tempo di record (poco più di un anno di lavoro) la costruzione dell'impalcato del grande viadotto sul fiume Paglia, una delle opere più importanti della direttissima Roma-Firenze. L'ultima campata — 25 metri di lunghezza e 250 tonnellate di peso — è stata lentamente calata in opera da un enorme carro di varo, alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti On. Masciadri, del Direttore Generale delle F.S. Ing. Bordoni, dei rappresentanti più qualificati dell'UIC, dei tecnici e dei giornalisti di nove paesi, tutti convenuti da Firenze in occasione della conferenza stampa per la presentazione del Piano Direttivo ferroviario europeo.

Con l'ultimazione del viadotto, dopo la recente apertura del diaframma della galleria di S. Oreste, sotto il monte Soratte, e il completamento del progetto relativo all'ansa di Arezzo, il quadruplicamento della li-



Progetto per una rete fondamentale europea.

nea Roma-Firenze entra in una fase decisiva.

Non sarà inutile a questo punto ricordare lo stato di avanzamento delle opere in costruzione.

Sono attualmente in pieno svolgimento i lavori nel tratto Settebagni-Città della Pieve (122 chilometri di linea sul totale di 254) e nel tratto Incisa-Rovezzano (20 chilometri circa).

Nel primo tratto, che è anche il più ricco di opere d'arte (16 gallerie, 5 ponti e ben 62 viadotti), lo stato di avanzamento dei lavori è di circa il 70%. Nel secondo tratto, tra Incisa e Rovezzano, lo stato di avanzamento è invece solo del 35%. Ma tale percentuale è destinata ad avere un rapido e progressivo incremento dato che sono già state superate le fasi più impegnative del lavoro, quelle cioè riguardanti l'allestimento delle attrezzature necessarie per la perforazione della galleria S. Donato e quelle relative ai laboriosi accertamenti geologici preliminari.

Per quanto riguarda invece il tratto di linea che dovrà saldare i due tronchi attualmente in costruzione, quello cioè della cosiddetta ansa di Arezzo tra Città della Pieve e Incisa (94 km.), il progetto è stato praticamente completato, essendo ormai favorevolmente definite le intese con gli Enti territoriali interessati all'attraversamento della Provincia di Arezzo.

Si attende ora la definizione dei progetti riguardanti il tratto Roma-Settebagni e la penetrazione nella cinta urbana di Firenze, che sono anche i più delicati da un punto di vista politico e urbanistico.

Appaiono comunque abbastanza realistiche le previsioni circa i tempi di ultimazione dei lavori: **dicembre 1974** per la tratta Settebagni-Città della Pieve (che entrerà immediatamente in funzione alleggerendo notevolmente l'impegno della vecchia linea Roma-Firenze proprio nel tratto più « difficile ») e l'**anno 1976** per il completamento della linea, se verrà risolta in tempo la questione relativa al passaggio di Firenze.

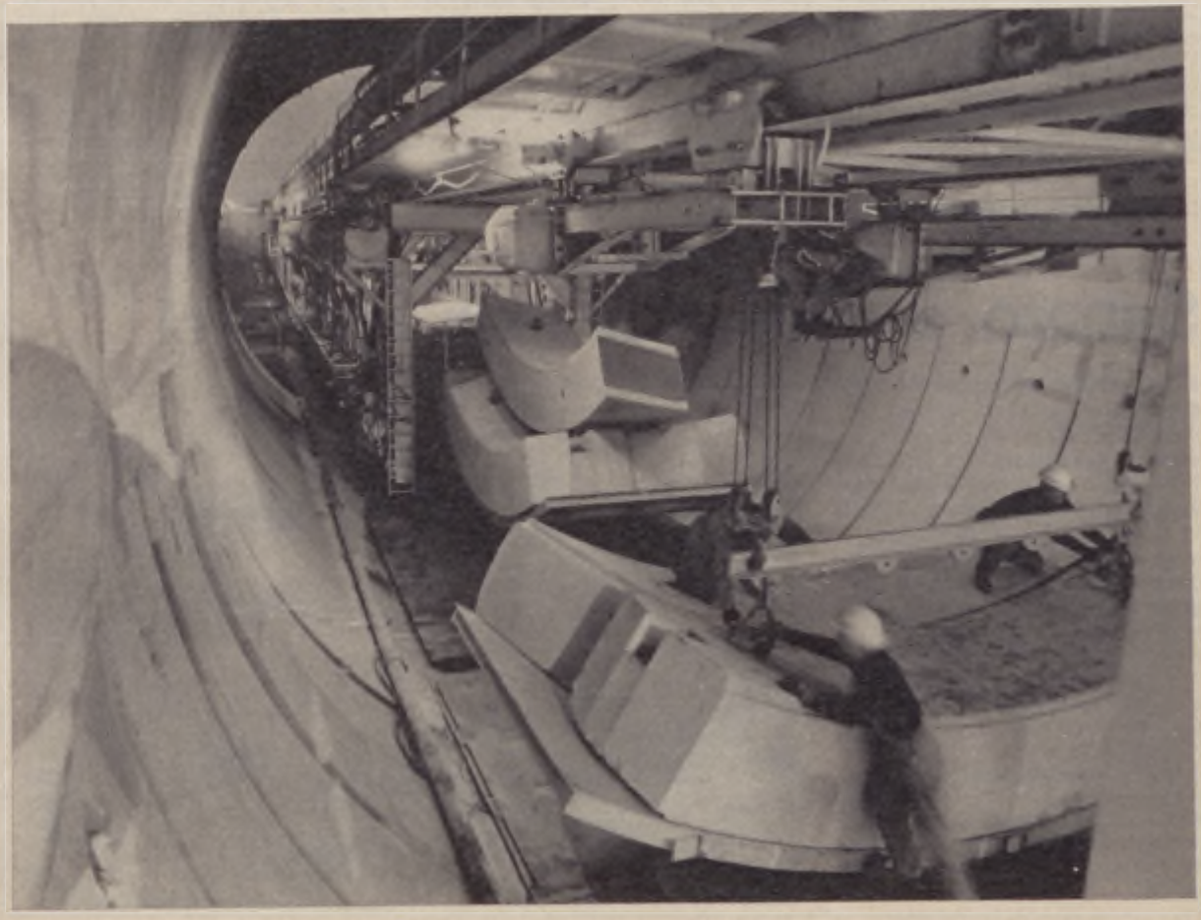
Piero SPILA

La galleria S. Donato

LA GALLERIA S. Donato con i suoi 10.954 m. sarà la più lunga di tutta la direttissima. Il lavoro in galleria è completamente meccanizzato, dallo scavo allo scarico dei materiali di risulta, fino alla posa in opera del rivestimento della galleria realizzato in conci di conglomerato cementizio prefabbricato. Lo scavo vero e proprio viene effettuato per mezzo di una grande « Talpa », il cui nome tecnico è Tunnel Boring Machine (T. B.M.), che permette di avanzare in terreni aventi resistenza alla compressione anche di 2.500 kg/cm².

Il viadotto sul Paglia

COSTRUITO interamente in cemento armato, lungo 5.375 m., con 205 campate indipendenti di 25 m. di luce interrotte, in corrispondenza dell'attraversamento del corso d'acqua vero e proprio, da 5 grandi arcate di 50 m. di luce, il « Paglia » è il viadotto più lungo della rete ferroviaria europea e uno dei principali del mondo. Sotto il profilo tecnico-esecutivo l'aspetto più interessante di tutta l'opera è la tecnica di prefabbricazione degli impalcati e della loro posa in opera. Le campate, prefabbricate in due appositi cantieri predisposti alle estremità del viadotto, sono state trasportate volta per volta a mezzo di carrelloni gommati e poste in opera tramite un carro di varo, appositamente costruito. Questa tecnica ha permesso una velocità di esecuzione eccezionale. Procedendo sui due fronti del viadotto si è avanzati al ritmo di una campata per ogni giorno lavorativo.



ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

La "targa Schuman" al nostro Direttore Generale

La cerimonia della consegna si è svolta a Pescara nel corso dell'annuale convegno dei "Ferrovieri europei", indetto dall'A.E.C.

NON C'E' DUBBIO che tra i più entusiasti, convinti e — almeno nello ambito in cui possono operare — più concreti assertori dell'ideale dell'Europa Unita, sono i ferrovieri. Queste « giornate » indette dall'Associazione Europea Ferrovieri (A.E.C.) svoltesi a Pescara nel primo scorcio di novembre ne costituiscono un ulteriore riprova: mentre i convegnisti giunti all'appuntamento abruzzese da ogni parte d'Italia e dell'Europa hanno riconfermato con la loro presenza (è un viaggio a tutti gli effetti volontario e « privato ») l'attaccamento all'Associazione, l'illustre ospite della manifestazione, ing. Bordoni, nostro Direttore Generale, ha potuto illustrare, nella sua qualità di presidente dell'U.I.C., il progetto — già in fase avanzata di studio — per una rete ferroviaria europea e per la costituzione di una società europea di trasporti ferroviari.

Insomma gli uomini della rotaia convenuti a Pescara hanno potuto parlare di un'Europa che matura nelle coscienze come matura nelle opere. E' nel contesto di questo discorso che l'AEC ha consegnato, nel corso della manifestazione conclusiva delle giornate abruzzesi, la targa d'oro Robert Schuman 1973 al nostro Direttore Generale.

La Targa viene conferita annualmente dall'A.E.C. (Association Europeenne des Cheminots con sede centrale a Bruxelles) a personalità distintesi per la loro particolare attività a favore dell'integrazione europea. Lo scorso anno venne assegnata alla memoria di Louis Armand, membro dell'Accademia di Francia ex presidente dell'EURATOM e segretario generale dell'UIC.

All'ing. Filippo Bordoni è stata conferita « per l'impulso da lui dato al potenziamento delle infrastrutture delle Ferrovie Italiane dello Stato, nella prospettiva della creazione di una organica, moderna, efficiente rete ferroviaria europea ».

Il Dr. Reposini-Bucciarelli presidente della Sezione italiana dell'A.E.C., all'atto della consegna della Targa all'Ing. Bordoni ha, in particolare, rilevato che questo riconoscimento al Direttore Generale delle FS vuole anche rappresentare un omaggio ideale e un ringraziamento dei ferrovieri europei a tutti i ferrovieri italiani che hanno operato ed operano con consapevolezza pari all'impegno nel quadro di una prospettiva europeistica.

Nella severa aula conciliare del Comune di Pescara abbiamo ascoltato, nel corso della cerimonia, molti altri interventi impegnativi e significativi o addirittura patetici, come quelli dei delegati dei vari Paesi che hanno tenuto (e gliene siamo grati) a porgere il loro saluto particolare leggendo con comprensibile difficoltà un messaggio in lingua italiana.

Il dr. Reposini Bucciareili consegna la targa all'ing. Bordoni.

Oltre all'autorevole parola dell'Ing. De Rosa, Presidente europeo della A.E.C., vogliamo qui ricordare gli indirizzi di saluto rivolti all'A.E.C. e all'Ing. Bordoni dal Sindaco di Pescara Comm. Casalini e dall'On. Mancini, autorevole parlamentare abruzzese nonché membro della Commissione Trasporti della Camera, indirizzi di saluto improntati alla fervida cordialità ed al calore propri della gente d'Abruzzo.

Il nostro Direttore Generale era evidentemente commosso per le manifestazioni di stima e di affetto della « Piccola Europa » convenuta a Pescara: nel suo stile semplice e schivo di oratore-amico ha porto un cordiale ringraziamento all'A.E.C. ed ai presenti ed ha poi tratteggiato — come abbiamo già accennato — un quadro delle più significative realizzazione e dei progetti allo studio dell'Europa ferroviaria.

MARCAS

Sabato e domenica per le merci

E' IN VIGORE dal primo del mese, per durare fino al 25 maggio 1974, data di entrata in vigore dell'orario estivo, un provvedimento con il quale vengono soppressi alcuni treni viaggiatori durante i giorni di sabato e festivi. Tale riduzione, che riguarda 77 treni tra cui anche due superrapidi e due rapidi, è stata presa sulla base delle proposte fatte in questo senso da tutte le Direzioni Compartimentali, in occasione dell'annuale riunione dei rispettivi rappresentanti, per definire il programma operativo degli orari per i mesi successivi.

Si tratta indubbiamente di un provvedimento che potrà anche non trovare ampia comprensione, specie da parte dell'utenza, ma che si è reso tuttavia necessario per migliorare la situazione del traffico commerciale in relazione all'esigenza di mettere a disposizione del settore dei trasporti delle merci un maggior numero di mezzi di trazione e, nel contempo, disporre di personale numericamente più consistente. Questa riduzione dei treni viaggiatori dovrà, infatti, contribuire ad una migliore organizzazione del servizio merci per il quale si registra una notevole espansione della domanda.

In particolare, il provvedimento di riduzione si articola nella soppressione di 23 convogli durante le giornate di sabato, di 41 nelle domeniche e di 13 nei giorni festivi infrasettimanali. Naturalmente, l'utilizzazione dei mezzi e del personale, che si ricaveranno dalle misure in atto, sarà accuratamente programmata al fine dell'impiego più razionale e conveniente.

Il "telecomando" cresce

NELL'INSIEME delle attività connesse con i Piani di prossima attuazione per lo sviluppo del settore ferroviario, le FS hanno dato l'avvio a una serie di studi per l'estensione degli impianti di telecomando su circa 1.600 chilometri di linee a semplice binario, attualmente esercitate con il sistema della dirigenza locale o con la D.C.O. (dirigenza centrale operativa). La presumibile spesa complessiva è stata valutata intorno ai 50 miliardi di lire; ne deriverebbe, in compenso, all'Azienda un'economia annua oscillante fra i due milioni e mezzo e i tre milioni per ogni chilometro di linea.

Tutto questo costituisce uno degli aspetti più interessanti di un'ampia relazione riguardante anche le linee a doppio binario, predisposta da un gruppo di lavoro, nominato dalla Direzione Generale delle FS con l'incarico di indicare le direttive per l'« Ammodernamento e l'automazione dei sistemi di esercizio di linee e nodi ». Nel caso che tutte le proposte formulate venissero accolte, l'esercizio ferroviario cambierebbe, nei prossimi anni, fisionomia: l'elettronica sostituirebbe gradualmente, e con visione globale, l'attività svolta con i sistemi tradizionali.

L'insieme dei benefici può andare dall'utilizzazione ottimale delle infrastrutture esistenti alla regolarità di marcia dei treni, dal miglioramento delle condizioni di lavoro del personale alla graduale utilizzazione delle tecniche più progredite.

Il telecomando riguarda anche i nodi ferroviari. Tra l'altro, è previsto il collegamento di tutti i passaggi a livello con i segnali di partenza delle stazioni e delle fermate o con i segnali di blocco dei posti intermedi.

Nel settore dell'automazione, gli esperimenti in fase di avvio riguardano il controllo della circolazione sulle linee Bologna-Parma e Roma-Formia. La regolazione automatica della circolazione viene ritenuta di importanza prioritaria soprattutto sulla dorsale Milano-Napoli. E' probabilmente su questa direttrice che i primi provvedimenti verranno distribuiti, anche in considerazione dei quadruplicamenti in atto o previsti sui tratti Roma-Firenze e Bologna-Milano. Per quanto riguarda i nodi ferroviari, vengono indicati quelli di Genova (sede di esperimento in tal senso), Milano, Roma, Napoli, Torino, Firenze e Bologna, che sono interessati, com'è noto, da volumi di traffico particolarmente intensi.

NELLA SALA del Consiglio di Amministrazione si è svolta la cerimonia della consegna dei premi concessi dal CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) nel 1972 e riservati ai figli dei soci e dei ferrovieri che più si sono distinti negli studi. Dopo il saluto dell'ing. Mayer, Vice-Direttore Generale e Presidente del CIFI, il quale ha messo in evidenza il significato e gli scopi della iniziativa, il Sottosegretario ai Trasporti, sen. Cengarle, ha sottolineato come tale manifestazione, che ha visto premiati per lo più figli di impiegati e di agenti dell'esercizio, abbia assunto anche un significato altamente sociale. Il Sottosegretario si è poi soffermato sulla funzione di stimolo che l'iniziativa del CIFI assume al fine della creazione di una classe dirigenziale efficiente e meglio preparata. Il sen. Cengarle ha consegnato i premi; a giovani laureati L. 400.000, e borse di studio a studenti universitari e diplomati di L. 250.000 e 100.000.

Veneto: porti, valichi, pendolari

PRESENTE il Sottosegretario ai Trasporti sen. Cengarle, ha avuto luogo nei giorni scorsi un colloquio tra il vice Presidente della Regione Veneto, Guidolin, e il Direttore Generale delle FS, ing. Bordoni. Oggetto dell'incontro è stata la trattazione di problemi riguardanti i rapporti tra Regione e Ferrovie dello Stato per quanto concerne gli investimenti previsti nel Piano Poliennale (per il quale, com'è noto, il CIPE ha recentemente approvato il finanziamento di duemila miliardi) nell'ambito del Veneto: impegno dell'Azienda ferroviaria per il trasporto dei pendolari, collegamento dei porti con i valichi alpini, una più funzionale strutturazione dei servizi merci.

Il sen. Cengarle e l'ing. Bordoni hanno assicurato che in sede di elaborazione dei programmi del Piano verrà tenuto un costante rapporto diretto tra FS e Regione Veneto, sia a livello centrale che in sede locale; ciò anche per conseguire un più efficiente coordinamento fra i vari sistemi di trasporto. In particolare per quanto riguarda l'impegno delle FS per il trasporto dei pendolari, il vice Presidente Guidolin ha ottenuto l'assicurazione di investimenti da parte delle Ferrovie per materiale rotabile leggero ed elettrificazione di alcune linee, come, ad esempio, la Vicenza-Treviso. Per il collegamento con i valichi, da parte della Regione è stata prospettata la priorità della linea del Brennero come progetto interessante non solo il Veneto ma un più vasto contesto nazionale. In quanto al settore merci, sono stati presi in esame i progetti relativi al « Quadrante Europa » (centro internazionale comunitario merci) di Verona, all'interporto di Padova, al terminal container di Vicenza e allo scalo merci di Mestre.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Ravenna: il raccordo col porto

Dopo la recente visita alla stazione di Bologna, il Ministro Preti è tornato nel nostro Compartimento a Ravenna per dare simbolicamente avvio ad un'opera che collegherà le FS col porto della città, il terzo per importanza nazionale.

Ravenna-FS, notoriamente tridirezionale — Ferrara, Bologna e Rimini — sta per avere una quarta direzione verso est, con un ricciolo di binari di soli 12 km di tracciato (però con uno sviluppo strutturale di 34 km); un ricciolo di tale importanza da far pensare a delle rotaie non più d'acciaio, bensì d'oro. Saranno così collegate le tre darsene e la lunga fila di docks con lo scalo ferroviario: quei binari sopporteranno un buon quarto dell'intero traffico del porto, almeno un milione di tonnellate-anno, pari al 2 per cento di quello dell'intera Rete. La spesa afferente le FS è prevista sui 150 milioni, contro i 2 miliardi e 300 milioni di tutto l'insieme.

Nella conferenza stampa che ha seguito la simbolica consegna di una tirata di carri col primo carico di materiale ferroviario da posare nella nuova opera, lieto di non parlare una volta tanto di tasse ed imposte, il Ministro ha dichiarato che sarebbe ben felice se tutti gli investimenti potessero preventivare il risultato largamente ottimale che la opera consentirà.

Nell'insieme degli impegni portati avanti dal Consorzio presieduto dal grand'uff. Cavalcoli, presidente della Camera di Commercio e della SAPIR di Ravenna, la solerzia di quello «marca FS» è stata pubblicamente riconosciuta con un elogio — tramite il direttore compartimentale ing. Mùzzioli — a tutti i ferrovieri che vi prendono parte attiva, a cominciare dal personale della stazione, i cui quadri saranno potenziati in una col graduale e tempestivo adeguamento dello scalo alla funzione sua propria, allorché sarà un fatto compiuto l'auspicata elettrificazione della Ravenna-Ferrara.

Aldo SENSI

FLASH
Notizie in breve

UN GRUPPO di tecnici della nostra Azienda e dell'ANIE (Associazione Nazionale Industrie Elettrotecniche ed Elettroniche) hanno effettuato un approfondito studio sugli effettivi limiti dell'attuale sistema di trazione a 3.000 Volt in corrente continua e sulla fattibilità e convenienza di un nuovo sistema, sempre a corrente continua, ma con un voltaggio di 6.000 V.A. che consentirebbe il raddoppio della potenzialità senza modificare le linee di contatto. A questo punto occorrerà avviare sperimentazioni pratiche che confermino la bontà di tali indicazioni teoriche: è questo, infatti, l'orientamento dell'Azienda che ha programmato l'acquisto di prototipi di locomotive bitensione a corrente continua 3.000÷6.000 Volt con regolazione elettronica.

Per effettuare le prove sperimentali si prevede di attrezzare adeguatamente a questi fini la tratta Ciampino-Colleferro, di 39 Km. della linea Roma-Napoli, via Cassino in corso di elettrificazione.

Se queste prove avranno esito positivo — come è nelle aspettative dei tecnici — la nascita del nuovo «sistema italiano» competitivo con quello francese, oltre ad assicurare con minima spesa il raddoppio della potenzialità della nostra rete ferroviaria elettrificata, potrebbe nuovamente rilanciare l'industria italiana del settore, specie nei Paesi dove le ferrovie non sono ancora elettrificate.

I PROGETTI e le proposte per il traforo ferroviario dello Spluga sono stati esaminati nel corso di un incontro internazionale tra operatori economici ed esperti svoltosi a Stoccarda.

Il Convegno si è concluso con una risoluzione approvata alla unanimità in cui si afferma che il traforo dello Spluga costituisce una infrastruttura ferroviaria indispensabile per l'Europa ed è arrivato il momento di dare ampio spazio alla iniziativa in modo che si giunga ad un progetto dettagliato dell'opera ed alle misure necessarie per la sua realizzazione.

DOPO la pesante battuta d'arresto denunciata nel 1972 ed accentuatasi nel corso del primo quadrimestre di quest'anno i traffici ferroviari sembrano nuovamente avviati ad una decisa ripresa.

La considerazione vale per tutti i settori dell'attività ferroviarie, ma appare particolarmente significativa per i movimenti delle merci i quali, da una flessione media di quasi il 9 per cento del periodo gennaio-aprile, sono passati nel maggio, ad un incremento di oltre il 4 per cento rispetto allo stesso mese del 1972, per raggiungere nel mese di agosto una maggiorazione del 6 per cento.

Qualora il favorevole andamento dovesse proseguire — e allo stato delle cose sembra sussistano tutte le condizioni necessarie perché tale ipotesi si realizzi — si prevede che alla fine dell'anno potrà essere totalmente annullata la regressione che, malgrado la ripresa dell'ultimo periodo, ha caratterizzato il primo semestre.

SECONDO la classificazione che ne fornisce Mediobanca i grandi emittenti di obbligazioni vedranno le cedole dei loro titoli sottoposte ai seguenti regimi: a) esenzione da ogni detrazione alla fonte: titoli dello Stato, delle Regioni, delle Province, dei Comuni, delle Aziende Autonome come appunto le FS e l'Enel; b) detrazione alla fonte del 10 per cento per banche ed istituti di credito; c) detrazione alla fonte del 20 per cento per enti pubblici di gestione (IRI ed ENI).

I PARTICOLARI tecnici relativi al collegamento rapido metropolitano tra Roma e l'Aeroporto di Fiumicino, di cui al progetto elaborato dall'Azienda delle Ferrovie dello Stato, sono in via di esame definitivo tra Ministero dei Trasporti, Regione ed Enti Locali interessati. Si tratta dei 26 chilometri che collegheranno il «Leonardo da Vinci» con Roma Ostiense. In particolare, si sta studiando il problema delle «fermate», la cui soluzione implica il potenziamento o la costruzione di nuove stazioni.

NEL SECONDO trimestre 1973 la cifra d'affari realizzata dalla Compagnia Internazionale Wagons-Lits in campo ferroviario (servizi di carrozze-letti, carrozze-ristorante, carrozze-cuccette e ristoro sui treni di buona parte dei paesi dell'Europa occidentale, ivi compresa l'Italia) è risultata di 18.608 milioni di lire, con un aumento del 10 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il rinnovamento del settore è proseguito alacremente soprattutto per quel che concerne gli accordi con le varie amministrazioni ferroviarie. In Francia è stato messo a punto, ed è entrato in vigore il 30 settembre, un nuovo contratto per la ristorazione sui treni. In Spagna una nuova convenzione è stata stipulata per la gestione di wagons-lits, mentre per i servizi di ristorazione sono in corso trattative per offrire alla Compagnia condizioni finanziarie di gestione meno gravose.

Quest'ultimo obiettivo è stato già raggiunto con il contratto stipulato alcuni mesi fa fra la Compagnia e le Ferrovie olandesi e avente effetto retroattivo al 1° gennaio 1973.

UN ANNO SUI BINARI

QUESTO ANNO, che pur ha visto la nostra Azienda — per le opere realizzate e per il servizio svolto — strenuamente impegnata, presenta proprio al volgere del suo termine avvenimenti così importanti da sconvolgere tutte le aspettative e modificare profondamente le prospettive del futuro vicino e lontano del trasporto su rotaia.

La crisi delle fonti energetiche e le conseguenti restrizioni di questi ultimi giorni hanno infatti ulteriormente confermato che il treno sarà uno dei più validi protagonisti dei trasporti degli anni che ci attendono.

Da anni si è parlato di « svolta » nei confronti del mezzo ferroviario: ora ci si accorge che quelle di ieri erano solo delle sterzate, rilevanti ma non ancora decisive. Oggi, « tutti » si rendono conto che bisogna veramente rivedere « tutto ». Ed i problemi connessi all'efficienza ed al potenziamento del servizio ferroviario assumono ora aspetti sempre più essenziali, a volte persino drammatici: certo di tale rilevanza da costringere ad osservare con un'ottica nuova le loro dimensioni e la portata dei conseguenti interventi. Avvenimenti, quindi, certamente ancora di notevole portata, come l'approvazione definitiva — da parte del Parlamento — del Piano-ponte di 400 miliardi e l'approvazione da parte del CIPE della prima tranche — di duemila miliardi — del Piano Poliennale di quattromila miliardi, vengono posti sotto una luce nuova: e cioè, da una parte, dell'ulteriore urgenza di tradurli in strumenti operativi, dall'altra di un adeguamento delle loro dimensioni alle nuove necessità del Paese. Ciò mette ancor più in risalto quanto la Azienda ferroviaria ed i ferrovieri hanno fatto anche durante questo difficile anno per rispondere sempre più alle crescenti esigenze della collettività: come gli anni scorsi, centinaia di chilometri di binario ammodernati e potenziati, centinaia di impianti migliorati e ampliati, un servizio svolto spesso al limite della capacità dei mezzi e degli uomini. E tutto questo mentre fervono grandi lavori come quello della costruzione della nuova linea Roma-Firenze.

A dimostrazione dell'intensità del servizio svolto e del crescente consenso del pubblico per il treno sono i dati di traffico che fanno prevedere anche per il 1973 un aumento di circa il 2-2,5% dei viaggiatori/chilometro trasportati. Questo incremento pur se relativo ha però, ancorà una volta, influito in senso negativo sul traffico merci, costretto, in alcuni periodi, addirittura ad una sospensione: ciò che lo ha portato in definitiva ad una ulteriore battuta d'arresto. In questo settore si appuntano le apprensioni dell'Azienda: non tanto perché si teme, specie nelle nuove circostanze, un allontanamento delle merci dal treno, quanto perché ci si rende conto che la situazione tecnica presenta ancora delle carenze malgrado gli sforzi organizzativi messi in atto per superarla.

L'urgenza di veder concretizzati i nuovi investimenti per le infrastrutture ferroviarie, la necessità che i mezzi rotabili — specie quelli di trazione — vengano consegnati con la dovuta puntualità (ed è questo un altro dei motivi di viva preoccupazione), trovano in tal senso, quindi, una nuova pressante, concreta conferma.

Da parte sua l'Azienda ha cercato e cerca in pieno accordo con i sindacati unitari di fare quanto le è possibile in una situazione così delicata ed in continua evoluzione: specie nelle comunicazioni con il Meridione — sul cui miglioramento sono stati impostati come orientamento fondamentale, ad esempio, gli orari di quest'anno — che rappresenta il nodo focale dello sviluppo dell'economia italiana, si è cercato e voluto un discorso nuovo che concretizzasse quanto era possibile attuare per migliorarle.

Armando NANNI

UN ANNO SUI BINARI

Gennaio

● HANNO inizio, presso i Cantieri Navali del Tirreno di Riva Trigoso, i lavori per la costruzione di una nuova nave traghetto delle FS; l'unità sarà bidirezionale e verrà destinata al trasporto di automezzi pesanti sulla rotta Messina-Villa S. Giovanni.

● Oltre 400 donne dipendenti ferroviarie si riuniscono a Bologna in una assemblea, promossa dalle tre Confederazioni sindacali unitarie, per discutere i loro problemi di lavoro.

● Presenti il Ministro Bozzi e il Sottosegretario Valiante, si iniziano a Trieste i lavori della I Conferenza nazionale degli Assessori Regionali al traffico.

● A conclusione di una riunione congiunta dei Consigli Generali dei tre Sindacati SFI (Cgil), SAUFI (Cisl) e SIUF (Uil), si costituisce la Federazione Unitaria dei Ferrovieri. Il nuovo organismo avrà funzione negoziale per gli aspetti economici, giuridici e normativi del rapporto di lavoro della categoria e per la politica delle riforme e degli investimenti, con particolare riguardo al settore dei trasporti anche per la proiezione internazionale di tali problemi, specie a livello europeo.

● Hanno inizio presso la Borsa le quotazioni ufficiali delle obbligazioni 7 per cento serie speciale « Ferrovie dello Stato », 2ª emissione 1972.

● A Verona ha luogo un Convegno sul tema « Ferrovia del Brennero: problema d'Europa » al quale partecipano il Ministro Bozzi, il Direttore Generale FS e gli inviati dei maggiori quotidiani nazionali, austriaci e tedeschi.

● La Befana DLF 1973 distribuisce 38.210 pacchi dono ai maschietti, 37.131 alle femminucce e 1.385 buoni-acquisto ai bimbi subnormali.

Febbraio

● IL CONSIGLIO dei Ministri approva tre d.d.l. riguardanti rispettivamente l'estensione della normativa di carattere generale circa la prevenzione degli infortuni sul lavoro, la riduzione dell'orario di lavoro al personale di stazione e di macchina addetto alle manovre e modifiche alle norme che stabiliscono sanzioni disciplinari, consentendo, nei casi più gravi, all'interessato di avvalersi dell'assistenza di personale di fiducia.

● La situazione economica, le attività e le prospettive dell'Istituto Nazionale Trasporti (I.N.T.) sono prese in esame a Roma nel corso dell'Assemblea generale del Sodalizio.

● La Commissione LL.PP. del Senato approva in via definitiva due provvedimenti che riguardano il personale delle FS. Il primo rivaluta il trattamento accessorio fondamentale e il secondo risolve il problema dell'adeguamento dei compensi spettanti ai ferrovieri comandati in missione.

Marzo

● SI INIZIANO i lavori della Commissione paritetica per lo studio di uno schema normativo recante principi fondamentali di legislazione in materia di trasporti. Il compito della nuova Commissione sarà quello di predisporre i lineamenti di una legge-quadro per i trasporti che lo art. 117 della Costituzione assegna alla competenza delle Regioni.

● Il Senato approva la legge per lo stanziamento di 400 miliardi di lire per le FS permettendo così la saldatura del Piano Decennale 1962-72 al Piano Poliennale di 4.000 miliardi di lire, al momento ancora allo esame del CIPE. Con questa tranche di 400 miliardi si provvederà innanzitutto al potenziamento dei trasporti pendolari e dei servizi merci, alla modernizzazione dello esercizio ed al miglioramento degli ambienti di lavoro. Sarà anche possibile accelerare i lavori per la costruzione della direttissima Roma-Firenze.

● Il treno della Moda — 3ª edizione — presenta una simpatica novità: tutti i défilés si svolgono nelle stazioni.

● Durante una riunione ad altissimo livello presieduta dal Ministro Bozzi viene approvato il progetto elaborato dalle FS per il collegamento di superficie tra Roma e l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino.

Aprile

● HANNO LUOGO le prime prove della « E.666 », la nuova locomotiva elettrica delle FS, che ha raggiunto agevolmente i 210 chilometri all'ora

● Si apre al pubblico il nuovo locale della stazione di Roma Termini per i servizi di prenotazione dei posti sui treni e sulle navi traghetto delle FS. Ampio e moderno, il nuovo ambiente è dotato anche dello impianto per il condizionamento dell'aria e di un sistema televisivo a circuito chiuso per gli avvisi agli utenti.

● Il Comitato di direzione dell'O.R.E. — l'Office de recherches et d'essais creato dalla U.I.C. per coordinare le ricerche e gli studi di carattere ferroviario — si riunisce a Roma per una valutazione dell'attività svolta e per compiere una serie di visite alle attrezzature ferroviarie italiane.

● Il Comitato Tecnico delle FS conclude l'esame del programma dettagliato di impiego dei 400 miliardi di lire del Piano-ponte.

● Centinaia di treni straordinari e sussidiari favoriscono l'esodo per le festività di Pasqua. Molti convogli sono sopraffollati: sono sempre più numerosi gli automobilisti che preferiscono effettuare il loro spostamento in treno.

Maggio

● VIENE effettuata la quarta edizione del viaggio premio per 100 ferrovieri che lavorano in impianti dove, durante lo scorso anno, si è verificato il minor numero di infortuni in relazione alla consistenza del personale e alla pericolosità del lavoro. Mèta del viaggio: il Belgio; scelta non casuale dato che si tratta del Paese sulla cui rete ferroviaria si registra, in proporzione, il minor numero di incidenti sul lavoro.

● I rappresentanti della Federazione Sindacale Unitaria dei ferrovieri si incontrano col Ministro Bozzi; gli argomenti più importanti in esame sono il Piano Poliennale per le FS di 4.000 miliardi e la « piattaforma rivendicativa » del personale delle FS.

● Una somma complessiva di due miliardi di lire viene estratta a sorte per l'ultima assegnazione dei 25 premi da 100 milioni ciascuno relativi ai prestiti obbligazionari « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, 7 per cento » 1970-1990. Nella stessa giornata viene pure effettuata l'estrazione annuale di 88 serie di obbligazioni « Amm. FS », da rimborsare alla pari.

● Il Consiglio di Amministrazione delle FS approva il piano parziale per l'impiego di 40 miliardi di lire, in conto dei 400 del Piano-ponte, per il proseguimento dei lavori della direttissima Roma-Firenze. Continuano, intanto, gli incontri Azienda-Sindacati per l'esame dettagliato circa l'impiego dei fondi stanziati.

● La Commissione Trasporti della Camera approva in sede legislativa il d.d.l. per la riforma dell'Opera di Previdenza delle Ferrovie dello Stato.

Giugno

● ENTRA in vigore con l'ora legale il nuovo orario ferroviario biennale; grosse novità che daranno un particolare impulso al traffico internazionale delle merci: viene istituito un altro treno a marcia rapida dalla Polonia all'Italia per il trasporto di bestiame; viene estesa la periodicità di uno dei due treni specializzati per derrate da Villa Literno per la Svizzera; entrano in circolazione due nuovi treni da Domodossola in relazione al progressivo aumento del traffico in entrata dall'estero e tre nuove coppie di treni merci tra Villa Opicina e Sezana.

● Ha luogo a Cortina d'Ampezzo, organizzata dal Ministero dei Trasporti, la 22ª edizione della conferenza-stampa sul nuovo orario ferroviario, con particolare riguardo alle relazioni internazionali.

● A Roma si svolge l'Assemblea annuale dell'A.I.E.P., l'organismo europeo che raggruppa i proprietari e gli utenti di raccordi ferroviari; è presente il Direttore Generale FS, ing. Bordoni.

● Nell'incontro tra Governo e Sindacati ferrovieri indetto per trattare soprattutto i temi del Piano Poliennale FS e la « piattaforma rivendicativa », si decide di aggiornare le conversazioni in considerazione dell'evolversi della situazione politica.

● Al Palazzo Reale di Napoli si inaugura una Mostra storico-modellistica sulle ferrovie.

● Il Comitato di gerenza dell'U.I.C. approva un « piano direttivo delle ferrovie europee del futuro »; nella stessa occasione viene approvata l'adesione di tre nuove reti, tra cui l'Alaska Railroad amministrata direttamente dal Ministero dei Tra-

sporti degli Stati Uniti d'America, che porta così ad 83 il numero dei membri dell'U.I.C.

Luglio

● SCAMBIO delle consegne al Ministero dei Trasporti tra l'On. Bozzi, Ministro uscente, e l'On. Preti, nuovo titolare del Dicastero.

● Si inaugura a Bologna la nuova sede della scuola italiana di polizia ferroviaria che potrà ospitare 170 allievi.

● Le società SOFER di Pozzuoli e ITALTRAFO di Napoli consegnano alle Ferrovie dello Stato la locomotiva elettrica E444.076, prima unità della nuova serie di « Tartarughe ».

● Il Consiglio di Amministrazione delle FS esprime parere favorevole circa le proposte di miglioramento igienico e ambientale dei posti di lavoro per una spesa di quasi 27 miliardi di lire.

● Si svolgono in tutta Italia centinaia di assemblee dei lavoratori delle FS, indette dai Sindacati Unitari, per discutere i temi della piattaforma rivendicativa e della politica di investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato.

● Viene sospesa l'accettazione delle spedizioni di merci sulle FS per sbloccare la saturazione delle linee creatasi con l'aumento stagionale del traffico viaggiatori.

● La Camera dei Deputati approva la convenzione italo-francese per la ricostruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

● Vari provvedimenti tariffari a carattere internazionale — tutti di notevole interesse, con particolare riferimento alla « Tariffa europea viaggiatori e bagagli » — sono esaminati dalla Commissione commerciale dell'U.I.C.

● Consegnato alle FS un elaboratore elettronico di grandi dimensioni che verrà utilizzato per la gestione e per il controllo centralizzato del traffico merci.

● Prende il via il programma predisposto dalle FS per assicurare gli spostamenti relativi alle vacanze estive: 284 treni straordinari per il servizio interno e 199 convogli sussidiari a quelli ordinari per i collegamenti internazionali; inoltre, 74 treni straordinari per il ritorno in Italia dei nostri lavoratori all'estero e 21 nel senso inverso Sud-Nord.

Agosto

● IL PERSONALE ferroviario si prodiga incessantemente per assicurare, in questo periodo di superaffollamento dei treni, la maggiore regolarità possibile del servizio; purtroppo questi sforzi, e anche l'impiego massimo di mezzi di trazione e di materiale rotabile, non sempre riescono nell'intento di fronteggiare adeguatamente la massiccia richiesta da parte dell'utenza.

● Il Consiglio di Amministrazione delle FS, riunitosi in seduta straordinaria sotto la presidenza del Ministro Preti, autorizza l'Azienda ferroviaria ad affidare all'industria nazionale commesse per 133 miliardi di lire per la fornitura di materiale rotabile, in attuazione del piano-ponte approvato dal Parlamento. Saranno acquistati 240 carrozze per i servizi pendolari, 141 mezzi di trazione e oltre 1.000 carri alcuni dei quali per trasporti specializzati. Il 43% della somma stanziata riguarda commesse da affidare alle industrie del Mezzogiorno.

● I rappresentanti della Federazione Unitaria dei ferrovieri si incontrano al Ministero della Riforma Burocratica con i Ministri del Bilancio, della Riforma, del Tesoro, del Lavoro e dei Trasporti per l'esame della piattaforma rivendicativa della categoria e del piano di investimenti. Si discutono anche le questioni relative all'ambiente di lavoro e ai diritti sindacali.

Settembre

● IL CIPE approva il nuovo Piano Poliennale delle FS. Ascoltata la relazione del Ministro Preti, viene espresso parere favorevole sulle linee generali del progetto che richiede investimenti per 4.000 miliardi di lire e si stabilisce una prima tranche di 2.000 miliardi per il quinquennio 1975-1980. Direttrici fondamentali del Piano: potenziamento delle linee longitudinali e trasversali, ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali e insulari, ristrutturazione dei tronchi di avvicinamento ai grandi centri urbani che interessano i movimenti dei lavoratori pendolari, rafforzamento delle attrezzature attinenti al traffico delle merci, adeguamento al progredire delle correnti di traffico internazionale, ammodernamento tecnico degli impianti e del parco e miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro del personale.

● Viene abbattuto l'ultimo diaframma della galleria S. Lucia che consentirà un collegamento più breve e diretto tra Nocera Inferiore e Salerno, con vantaggi di percorrenza sull'intera dorsale tirrenica. La galleria rappresenta un'opera di grande rilievo tecnico, non solo per la sua lunghezza di oltre 10 chilometri, ma anche per le difficoltà che ha presentato a causa di una presenza d'acqua di enormi proporzioni.

● Il Direttore Generale, Ing. Bordoni, firma a Parigi il contratto per un mutuo di 200 milioni di dollari, pari a circa 116 miliardi e mezzo di lire, accordato alle FS da un gruppo di banche estere coordinate dalla Smith Barney & Co. Inc.

● In concomitanza con il ritorno all'ora solare entra in vigore l'orario ferroviario invernale: tra le novità, l'istituzione dei treni « gran conforto » composti con materiale T.E.E.

Ottobre

● LA QUINDICESIMA « Giornata del Ferroviere » viene celebrata in numerosi impianti di tutta la Rete con la tradizionale consegna di sussidi e distintivi d'onore ai familiari dei caduti e ai mutilati e agli invalidi per cause di servizio, nonché di medaglie d'oro e di diplomi a tutti i ferrovieri che hanno compiuto atti di valore e agli « anziani della rotaia » con 35 anni di servizio.

● Il Ministro Preti, accompagnato dal Direttore Generale delle FS, visita gli impianti del nodo ferroviario di Bologna.

● Entra in funzione alla stazione di Genova Brignole un nuovo impianto ACEI che consente un notevole risparmio di tempo nelle manovre e nelle altre operazioni ferroviarie.

● I ferrovieri esprimono, per mezzo di assemblee tenutesi in tutta la rete, il loro consenso all'accordo di massima raggiunto tra il Governo e i Sindacati per la definizione della vertenza che riguarda miglioramenti economici e normativi.

Novembre

● VARATA a Riva Trigoso, alla presenza del Sottosegretario Cengarle, la prima nave traghetto bidirezionale delle FS per i servizi sullo stretto di Messina. La nuova unità, battezzata col nome di « Agata », è specializzata per il trasporto di autocarri e di autoarticolati pesanti che saranno imbarcati attraverso due portelloni di grandi dimensioni posti alle due estremità del natante.

● Nella galleria S. Oreste viene abbattuto il diaframma che separava i due fronti di avanzamento aperti nel 1970 e nel 1971, rispettivamente per l'imbocco sud e nord. L'opera, che sottopassa le pendici del monte Soratte, è lunga quasi 6 chilometri e servirà la direttissima Roma-Firenze.

● A Pescara, durante la cerimonia conclusiva delle « Giornate dei ferrovieri europei » viene ufficialmente assegnata al nostro Direttore Generale, Ing. Bordoni, la Targa « Robert Schuman » che rappresenta un riconoscimento, conferito annualmente dall'Association Européenne des cheminots, a personalità distintesi per la loro particolare attività a favore dell'integrazione europea.

● Promossa dall'U.I.C. e organizzata dalle FS, ha luogo nel Palazzo dei Congressi di Firenze una conferenza-stampa sul « Plan directeur du chemin fer européen de l'avenir » con la partecipazione del Sottosegretario Masciadri, del Direttore Generale FS e di esperti italiani e stranieri altamente qualificati.

Dicembre

● PER favorire i massicci spostamenti di Natale e di fine d'anno, e in particolare i viaggi dei nostri connazionali residenti all'estero per motivi di lavoro, l'Azienda ferroviaria mette in esecuzione un vasto e complesso piano di collegamenti straordinari e di rinforzo dei treni ordinari sia per il servizio interno che per quello internazionale, in collaborazione con altre reti ferroviarie europee.

● « Natale alle frontiere »: un tipico dono natalizio, come ad esempio il Panettone di Milano e una bottiglia di Barbaresco, viene offerto ai colleghi ferrovieri di altre reti che lavorano nelle stazioni di transito poste in territorio italiano.

(a cura di Marcello Pizzuti)

Giotto (1266-1337). « La Natività ».

LA NATIVITA' DA GIOTTO A GAUGUIN

a cura di S. Ascenzi e M. Pizzuti

Gentile da Fabriano (1370-1427), « L'adorazione dei Magi ».

Mantegna (1431-1506), « La Natività ».

TEMA ricco di suggestioni e di emozioni, il Natale, che, se tocca ogni uomo, quanto più investe l'artista e ne sbriglia la fantasia creatrice. E oltremodo interessante è scorrere attraverso i secoli l'immagine che di questo tema è stata data. Particolarmente attraente, un tale excursus, nella pittura che ha variamente vivacizzato l'argomento. Scegliamo alcune opere di grandi pittori vissuti nell'arco di tempo che dal Trecento arriva ai nostri giorni, entrando subito nel vivo con Giotto: « l'idealismo della civiltà medioevale, in tutta la sua potenza, proiettato sulla terra ». Questa frase del Venturi ci pare che caratterizzi tutto il contenuto dell'arte giottesca e che renda più leggibile la *Natività* riprodotta. Gentile da Fabriano ci restituisce gli aspetti intimistici della vita in una specie di sogno distaccato dai turbamenti dell'esistenza e Piero della Francesca, da parte sua, il senso dell'Umanesimo con opere, come quella scelta, di immutabile perfetta

LA NATIVITA' DA GIOTTO A GAUGUIN

Piero Della Francesca (1420-1492), « La Nativ

Giorgione (1478-1510), « Adorazione dei pastori ».

Tintoretto (1518-1594), « La Nativi

El Greco (1541-1614), « La Natività ».

Tiepolo (1696-1770), « Adorazione dei Magi ».

Caravaggio (1573-1610), « Adorazione dei pastori ».

Gauguin (1848-1903), « Natività ».

serenità. Mantegna e Giorgione ci offrono altre due mirabili interpretazioni del Natale. Diversa la visione del Tintoretto, dominata da calde tonalità.

El Greco, poi, trasfonde nella sua pittura tutta la religiosità portata a livelli altissimi di esaltazione, frutto di un'epoca che già presenta forti contraddizioni. Forse una vera purezza di fede la troviamo, però, in Caravaggio che, esplicandosi tramite un sentimento profondo della condizione umana, crea figurazioni di alto senso drammatico.

Nel '700 la fioritura di opere di soggetto religioso è notevole, anche se opacizzata a volte da certi manierismi che non possono, tuttavia, identificarsi nei dipinti del Tiepolo, grandissimo maestro.

Gauguin: il suo quadro commuove, ricorda la travagliata esistenza dell'uomo ed esemplifica la straordinaria bellezza della sua pittura.

Dopo un'ascesa che raggiunge l'apice verso la fine del Rinascimento, l'interesse per la rappresentazione del Natale si riduce gradualmente per rarefarsi negli ultimi due secoli, sia pure con qualche eccezione come è soprattutto il caso della straordinaria tela di Gauguin. La sensibilità artistica attuale si volge verso temi, anche sacri, ma diversi da questo, più acutamente drammatici, forse ancor più aderenti alla problematica del nostro tempo.

Racconto di
MARCELLO BUZZOLI

NATALE CON I TUOI?

LA SERA della vigilia di Natale l'ingegner Alessio Fuscaldi e la moglie, la signora Greta, sedevano nel soggiorno della loro villetta di montagna, aspettando i figlioli. Il soggiorno era arredato con moderna eleganza. Nel caminetto, invece del fuoco di legna, rosseggiava la piastra di una stufa elettrica abilmente dissimulata.

Moglie e marito un po' chiacchieravano e un po' fingevano di leggere, sempre pensando a cose cui avrebbero preferito non pensare. I loro due figlioli, Duccio ventunenne, e Debora, di poco maggiore di lui, erano giunti nel pomeriggio. Non si erano fermati in casa con i genitori nemmeno mezz'ora; il tempo d'indossare i vestiti pesanti da montagna, ed erano corsi via in cerca di amici. In città fratello e sorella non uscivano mai insieme: ognuno aveva il proprio giro d'amicizie. Ma in montagna i giovani, com'è naturale, sono portati a stabilire alleanze provvisorie, ad associarsi in comitive per fare baldoria e stare allegri.

« Fuori deve essere molto freddo », disse la signora Greta, guardando verso la finestra. « Bisogna essere matti da legare per andare in giro con questo freddo ».

« Eh, non stanno mica all'aperto », replicò il marito. « Suppongo che siano dai Nebròdi, mi pare di aver capito che lì doveva esserci una festicciola o qualche cosa del genere. Oppure saranno al Cascinone ».

« Il Cascinone? La sera della vigilia di Natale sarà chiuso », obiettò lei.

« E invece è aperto come tutti i locali di lusso. Pianoforte, discoteca... ».

« E tanto whisky », interruppe lei.

« Beh sì, anche whisky, certo », ammise il marito.

Ancora una volta il discorso non riuscì ad andare avanti. Tornò a pesare il silenzio carico di pensieri che s'annodavano, andavano in pezzi e si riannodavano in una tormentosa successione. Abbiamo fatto male a star soli, dovevamo invitare della gente in una sera come questa, recriminò dentro di sé il Fuscaldi; poi s'accorse che non conoscevano quasi nessuno in quel villaggio di montagna nel quale era sorto di recente un centro residenziale, Campotesauro, per gli sport invernali e le vacanze d'estate. Le vecchie case degli alpigiani con i tetti di lastre di pietra s'aggruppavano al centro della valle, mentre sulle pendici dei monti erano state edificate abitazioni di lusso e alberghi con spaziose verande fuori dalle porte a vetri. Costruite da poco, le case nuove odoravano in ogni stanza di pino e di resina; e l'aria surriscaldata dai termosifoni acuiva quegli odori.

Il Fuscaldi era stato uno dei primi ad acquistare una villetta a Campotesauro, preso dalla bellezza del luogo. Ingegnere in un'Azienda di trasporti, si era sacrificato tutta la vita per non far mancare niente ai figli. Non solo si era gravato di un lavoro massacrante per guadagnare qualche soldo in più dello stipendio, ma aveva preso sopra di sé contrasti, dissapori, amarezze, stornandole dalla famiglia, allontanandole dal focolare domestico in un istinto di protezione e di difesa. Aveva conosciuto giorni difficili di lotte e di sacrifici. Poi, una vernice impermeabile di sua invenzione era stata adottata da tutte le Compagnie marittime; ed egli era diventato ricco da un momento all'altro. Non abituato ai denari, non sapeva nemmeno come spenderli e doveva vincere una sorta d'inibizione. L'acquisto della casa in montagna era stato deciso d'accordo con la moglie, come sempre. Si erano detti che ormai erano vecchi e una seconda casa che gli consentisse di allontanarsi di tanto in tanto dalla città; una villetta in una località climatica (con un pizzico di mondanità per non morire di noia) poteva essere la risorsa migliore. Nessuno dei due sarebbe stato disposto ad ammettere che, accanto a quelle ragioni, ce n'era un'altra che non osavano formulare a parole neppure a se stessi. La convivenza con i figli diventava ogni giorno più difficile, non esisteva più alcuna fusione con loro; ogni senso di solidarietà familiare era scomparso. Senza dirlo mai brutalmente, i figli lasciavano intendere in cento modi che i vecchi erano di troppo. Parlavano con invidia degli amici che abitavano da soli. Duccio sognava un quartierino da scapolo; a Debora sarebbe piaciuto abitare in un « Residence ». Così un bel giorno, invece dei figli, sono i genitori ad andarsene, in punta di piedi. Dicembre, Natale s'avvicina, i genitori hanno un eccellente pretesto per trasferirsi nella villetta di montagna « per preparare tutto in attesa delle feste di fine d'anno ». La villetta a Campotesauro, un comprensorio turistico dove è « chic » soggiornare, può costituire un motivo di richiamo, un'esca per i figli. In fondo, è stata questa la grande astuzia: fingere di abbandonare i figli per riconquistarli, interrompere per un po' la convivenza, prima che si determini una frattura irreparabile. E infatti la vigilia di Natale i ragazzi sono arrivati. Duccio è rimasto in città fino

un esame speciale che sosterrà dopo le vacanze. E' iscritto a Medicina, ma parla poco dei suoi studi, parole fredde e rare. Anche Debora è giunta all'ultimo momento. Oh, lei è indaffarata ancor più del fratello. E' iscritta ad Architettura, ma non finge nemmeno di studiare. Disegnatrice in una rivista di moda, attrice in una compagnia teatrale d'avanguardia, ha avuto anche noie con la polizia, per certo estremismo in politica. Si è ritinti i capelli color marsala, ma i suoi lineamenti giovani e delicati sono come corrotti e, nel suo atteggiamento, c'è insoddisfazione e inquietudine nascosti sotto un'ostentazione di falsa vivacità. Anche Duccio non ha una buona cera, smagrito, più nervoso del solito, fuma in continuazione. Ma forse queste sono impressioni troppo frettolose e allarmistiche; i genitori non hanno avuto nemmeno il tempo di guardarli bene in faccia, i ragazzi: sono fuggiti via subito in cerca degli amici.

Nel soggiorno, l'orologio a carillon batté undici colpi.

La fedele Ottilia col grembiule inamidato apparve sulla porta del soggiorno. La cena di magro della vigilia era pronta da tanto tempo, e lei era impaziente di servirla. La signora Greta la esonerò con molto garbo, e le dette il regalo di Natale che aveva preparato per lei. Rabbonita, la vecchia domestica chiese il permesso di ritirarsi. I Fuscaldi la sentirono scendere lentamente la scala interna e poi chiudere la porta della sua stanza. Allora gli sembrò di essere anche più soli, e invano cercarono di dire qualche parola per rompere il silenzio. Si avvicinarono all'abete, pieno di luci, che stava vicino al caminetto e, ancora una volta, guardarono i regali. Per Duccio, un portasigarette d'oro; per Debora una collana di perle. Ma i genitori tengono in serbo una sorpresa. Faranno credere ai ragazzi che quelli sono i regali e poi all'improvviso li abbaglieranno con doni più grandi e inattesi. In uno scatolone c'è una cappa di lontra, calda e vellutata, per Debora; e in una custodia da violino luccica una Frankotte col doppio caricatore destinata a Duccio che ha il braccio d'oro nel tiro al piattello. I vecchi hanno speso alcuni milioni per quei regali, contenti di poter dare ai figli ciò che loro non hanno mai avuto.

La mezzanotte non doveva essere lontana. Si udì venire dalla chiesa della valle un timido scampanìo, subito sommerso dall'altoparlante della nuova seggiovia che diffuse le note di « Jesus Christ Superstar ». I vecchi s'appressarono alla finestra. Tutte le case erano illuminate, e sui monti lontani s'intravvedevano le luci dei rifugi.

« Perché non tornano? Temo sia successo qualcosa », disse la signora Greta.

« E' assurdo, l'avremmo già saputo. Sono giovani, si divertono, ecco tutto. Siamo stati giovani anche noi ».

« Bisognerà rinviare la consegna dei regali... ».

« E' probabile. Forse i ragazzi non ceneranno con noi questa sera. Saranno stati invitati, poi giocheranno alle carte, ed è facilissimo far tardi quando si gioca alle carte », disse l'ingegnere.

« Era meglio stabilire accordi precisi e dire chiaramente ai ragazzi che li aspettavamo per la cena ».

« Accordi, è mancato il tempo per gli accordi. Sono apparsi e scomparsi come una meteora ».

« Potrebbero almeno telefonarci... ».

« Penseranno che siamo andati a letto e non vorranno svegliarci telefonando », rispose l'ingegnere; e non riusciva a capire se con quelle argomentazioni volesse convincere se stesso o la moglie.

Parlarono ancora a lungo dei figli, facendo ipotesi e supposizioni. Sistemarono di nuovo le luci sull'albero e guardarono i regali. Si coricarono ch'era molto tardi, dicendo ch'era inutile aspettare ancora e che i figli avevano la chiave di casa. La notte il Fuscaldi sentì che il vento cambiava e pensò che sarebbe nevicato.

* * *

L'indomani il sole tardò a mostrarsi, ma intorno alle otto sprizzò come un diamante ai vetri delle finestre e decretò l'inizio di un nuovo giorno, il giorno più solenne dell'anno. La terra era tutta innocente e la neve si stendeva sopra di lei come il bianco tappeto della purezza. Nell'atmosfera vitrea, gelida, gli alberi stavano ischeletriti e sembrava che a toccarli dovessero tintinnare, come fossero stati di cristallo.

Nella villetta dei Fuscaldi tutto era tranquillo. I termosifoni diffondevano un confortevole tepore. Per non svegliare i ragazzi che dormivano al piano superiore, i vecchi s'aggiravano impazienti e silenziosi nelle stanze al pianoterreno. Nel servizio d'argento avevano preparato il caffelatte, ma erano indecisi se salire di sopra e portarlo ai ragazzi. Nella cucina, Ottilia s'affaticava intorno ai fornelli. Allestiva gli agnolotti e un mastondotico tacchino imbottito con la purea di castagne. Anche per lei, la consegna era di non fare fracasso.

Duccio non dette segno di vita prima di mezzogiorno; e pressappoco alla stessa ora Debora, avvolta in una vestaglia di velluto, uscì dalla sua stanza. Risposero con garbo agli auguri dei genitori e accettarono di bere soltanto un po' di caffè nero. Della notte precedente non dissero gran che. Si erano divisi: Duccio era rimasto dai Nebròdi a giocare a poker, mentre Debora era andata al Cascinone, non si sapeva bene con chi. Poche parole svogliate, intercalate da sbadigli. La ra-

NATALE CON I TUOI?

gazza tornò nella sua stanza, per completare la toletta. Duccio cominciò a strepitare, aveva lasciato in città il rasoio e non riusciva a servirsi di quello del babbo. Venne fuori dalla sua stanza col viso insaponato: « Alle dodici e mezzo sono invitato a colazione dai Nebròdi, e non posso mica presentarmi con questa faccia da orso... ».

« Ma caro, non sai che abbiamo preparato il pranzo di Natale per l'una? ».

« Mi spiace davvero, mamma, ma credevo che il pranzo di Natale fosse per questa sera ».

« Risparmiati le giustificazioni assurde. E' meglio che tu dica chiaramente che non vuoi stare con noi ».

« Hai torto a prenderla così. Mi hanno invitato con tanta insistenza che non ho potuto rifiutare, ecco tutto ».

« Il guaio è che sono stata invitata anch'io, e ormai è tardi per dire di no », annunciò con evidente imbarazzo Debora.

« Non avete voglia di vedere almeno i regali? » cercò di allettarli il padre, in un estremo tentativo di trattenerli.

« Certo, anche se abbiamo i minuti contati... ».

Ormai era impossibile dare il primo regalo e poi il secondo; la cerimonia predisposta dai genitori era diventata inattuabile: i ragazzi avevano già fatto irruzione nel soggiorno. Duccio intascò senza emozione il portasigarette, ma di fronte alla carabina rimase sbalordito: « Cribbio, paparone, sei stato grande. E' formidabile la Frankotte. Fra pochi giorni ci sono i quarti di finale e la farò cantare, *tarataratà* ». Corse per la stanza, raggiante e nervoso, imbracciando la carbina, *tarataratà, tarataratà*. « Peccato che adesso non abbia tempo, voglio smontarla pezzo per pezzo, è un gioiello. Beh, la vedrò meglio questa sera ».

Debora si pavoneggiò nella pelliccia: « Oh, mamma, è tale una bellezza! Sì, è un po' lunga, ma sarà facile farla accorciare ».

Duccio riapparve; indossava il giaccone di cammello e lo zuccotto di lana. Si accomiatò dai genitori con un bacio: « So che mi perdonerete se non ho regali per voi. Ho avuto moltissimo da fare all'università, in questi giorni. Credevo di aver tempo per qualche acquisto al momento di partire, ma non è stato così. E ieri sera qui a Campotesauro i negozi erano chiusi ».

« Non ti preoccupare », disse la signora Greta. « Il Natale è per i giovani; il babbo ed io abbiamo tutto quello che ci occorre ».

Anche Debora voleva giustificarsi per non aver portato regali, ma i genitori non le permisero nemmeno di avviare il discorso.

I ragazzi uscirono, traversarono il giardino ch'era tutto bianco di neve. Prima che raggiungessero il cancello, Debora tornò indietro di corsa e gridò a sua madre: « Che sventata, quasi dimenticavo di dirti che ho due biglietti per il teatro per te e per il babbo. Me li ha dati Ted, il mio regista. Con la macchina del babbo potrete andare in città, ci vuole soltanto un'ora ».

« Per quando è la rappresentazione? » domandò Greta.

« Per questa sera », rispose Debora.

« Grazie », disse la madre, « ma non vogliamo andare a teatro proprio questa sera quando voi starete in casa e potremo trascorrere un po' di tempo insieme. Sbaglio, o avete promesso di tornare alle sette? ».

« Certo », disse Debora. « Però probabilmente non saremo soli. Verranno con noi i Nebròdi ed altra gente. D'altronde sarebbe stato impossibile non invitarli. Balleremo, faremo del chiasso. Duccio ed io abbiamo pensato che preferireste uscire, per non essere disturbati ».

« A noi la gioventù mette allegria. Siamo tanto soli... ».

« Per questo pensavo che il teatro vi avrebbe giovato. Non vorrete seppellirvi qui a Campotesauro proprio oggi che è festa. La città è talmente vicina... ».

« Sarete a casa per le sette? ».

« Penso proprio di sì, ma se dovessimo tardare non preoccupatevi. C'è la fiaccolata degli sciatori, e non ho idea di quanto possa andare per le lunghe ».

L'ingegnere e la moglie si posero a tavola da soli. Mangiarono pochissimo, facendo in modo che Ottilia non se ne avvedesse. D'altronde le avevano detto di rallentare i preparativi in cucina, perché il pranzo solenne ci sarebbe stato la sera verso le sette. Occuparono il pomeriggio, rispondendo a certe lettere di auguri che avevano ricevuto. Alle sette e mezzo, i ragazzi non avevano dato segni di vita; e il Fuscaldi impose alla moglie di uscire, vincendone la resistenza. Infagottati nei pesanti cappotti invernali, salirono nella loro automobile. Egli guidò molto prudentemente lungo le strade del villaggio innevate, ma sull'autostrada non c'era la neve e poté aumentare la velocità. Non sarebbero andati a teatro, anche se non avevano ancora deciso dove andare. Si fermarono in un motel. Nella saletta del ristorante le tavole erano imbandite. Per un po' guardarono la televisione. Poi lui disse alla moglie: « Non abbiamo mangiato quasi nulla né ieri sera, né oggi. Che logica c'è in tutto questo? ». Ordinarono dell'oca farcita e ne mangiarono un po', bevendo cognac allungato con molta acqua minerale. Rincasarono verso le dieci. Il soggiorno e la sala da pranzo erano in uno stato miserevole, come vi fosse passata un'orda di predoni. I ragazzi erano venuti con gli amici, avevano gozzovigliato ed erano andati via. Sulle tavole e sul pavimento c'erano piatti sporchi, mozziconi di sigarette, bottiglie di liquore vuote. Ottilia non aprì bocca, ma sul suo volto si leggevano anche troppo chiaramente l'ira e il disprezzo per quei manigoldi. L'ingegnere cinse con un braccio le spalle della moglie e pietosamente l'allontanò da quel campo di battaglia. Sedettero in una stanza al pianoterreno. Parlarono ancora dei figli. Non volevano giudicarli perché sapevano che, al di là delle condanne verbali, il loro cuore li avrebbe sempre assolti. Avevano accettato tutto dai figli, non si erano ribellati nemmeno al loro egoismo, scambiandolo per vitalità. Inutile domandarsi adesso se avevano fatto bene o male e dove stessero il torto e la ragione. E' sempre difficile giudicare se stessi e la vita. Su un punto però avevano sicuramente sbagliato: il voler vivere nell'ombra dei figli. Dovevano una buona volta convincersi che non erano solo i genitori di Duccio e di Debora; erano persone in sé e per sé con una propria vita, con un'esistenza propria. Dissero che per capodanno avrebbero invitato molta gente e che pensare di trascorrere le feste da soli era semplicemente da pazzi. Si misero, poi, a progettare un viaggio, una crociera in terre lontane. « Di questa stagione in Brasile è estate, il giorno di Natale la gente va al mare a fare i bagni », disse lui. La signora Greta disse che anche l'indomani avrebbero potuto rivolgersi ad una Agenzia di viaggi. Ripetendo queste parole, salì al piano di sopra; doveva prendere una medicina prima di andare a letto. Lui non aveva sonno e cominciò a fare dei solitari con le carte. Era nel bel mezzo del gioco, quando sentì battere discretamente alla porta. Il maresciallo dei carabinieri aveva l'aria imbarazzata.

« Dovrei farle una comunicazione importante, ingegnere. Vede, poco fa è accaduto un fatto spiacevole al Cascinone ».

« Al Cascinone? ».

« Sì, suo figlio ha cominciato a sparare. Per fortuna l'hanno disarmato subito e ha ferito superficialmente una persona, ma poteva essere una strage ».

« Mio figlio... cosa... sparare... e perché l'ha fatto? ».

« Era ubriaco fradicio ».

« Mio Dio, e adesso dov'è? ».

« In caserma; ci sono alcune circostanze da appurare; per esempio, aveva una carabina nuova e a quanto pare gliela aveva regalata lei proprio oggi. In ogni caso la sua testimonianza potrà esserci utile ».

Se una valanga avesse investito la casa travolgendola, non avrebbe potuto risentirne una scossa più violenta. Barcollò, fu sul punto di venir meno e a stento riuscì a sedere su una poltrona. La vita non era stata buona con lui e almeno in vecchiaia quest'ultima sventura poteva essergli risparmiata. Nemmeno la ricchezza gli aveva portato fortuna. Rimase qualche minuto come inebedito, incapace di agire e di pensare; poi riudì le parole del maresciallo « ...testimonianza... utile... ». Suo figlio era nei guai, suo figlio aveva bisogno di lui. Questo pensiero s'impose su tutti gli altri e gli fece ritrovare le forze. Doveva combattere in difesa di suo figlio, doveva sacrificarsi per lui, senza chiedere nulla. Non era stato sempre così? E doveva nascondere la verità a Greta (per un attimo ebbe una visione fuggevole, ma terribilmente vivida di lei, la sua faccia sottile, i capelli grigi). Povera Greta, non avrebbe potuto sopportare quel dolore. Le avrebbe detto, per giustificare l'assenza del figlio, che Duccio era stato costretto a tornare urgentemente in città; non era difficile trovare una spiegazione plausibile. Si levò in piedi; aveva superato del tutto l'abbattimento e anche il suo cuore non batteva più a martello. « Vengo con lei », disse al maresciallo. Fuori il freddo lo attanagliò come una morsa. Il vento che sollevava mulinelli di neve gli frustò il viso. Cominciò a camminare con passo sicuro.

Marcello BUZZOLI

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

IL MESE di novembre è stato caratterizzato da una serie di avvenimenti molto importanti per l'Azienda FS, ampiamente illustrati in altre parti del periodico, che hanno suscitato una vasta eco nell'opinione pubblica e sulla stampa. Il primo, in ordine di tempo, è stato l'abbattimento del diaframma che separava i due fronti di avanzamento per la realizzazione della Galleria S. Oreste.
Tutti i giornali hanno riportato le parti salienti del discorso del Sottosegretario ai Trasporti, sen. Cengarle, che, in rappresentanza del Ministro Preti, ha preso parte alla cerimonia.
Il Lavoro ha ricordato le caratteristiche tecniche dell'opera. **Il Telegrafo** i vantaggi che l'utente ferroviario e il Paese tutto potranno godere per effetto dell'entrata in funzione del quadruplicamento della più importante arteria della rete ferroviaria italiana.
« Roma-Firenze in 90 minuti » ha precisato **La Stampa**; « Per i treni rapidi sarà possibile collegare Roma e Milano in meno di cinque ore » ha aggiunto il **Corriere della Sera.**
Le difficoltà incontrate nella realizzazione dell'opera per la varietà e la complessità del terreno sono state sottolineate dall'**Avanti!** e dal settimanale **L'Automobile.** L'**Unità** ha aggiunto, che nonostante la sua mole, quella di S. Oreste non è la più lunga delle sedici gallerie comprese nel solo tratto fra Settebagni e Città della Pieve, che sviluppano in complesso oltre 41 km.
Sarà completata fra tre anni la direttissima Roma-Firenze, hanno affermato **Il Globo** e **La Nazione**; si tratta di una infrastruttura chiave per il regolare andamento dei traffici tra nord e sud, ha osservato **Il Fiorino.** Con l'avvenimento odierno, ha scritto **Il Corriere dei Costruttori**, è stato compiuto un notevole passo avanti verso la realizzazione finale di un'opera che **Il Mattino** non ha esitato a definire arditissima, se si pensa, come ha ricordato **Il Piccolo,** che il viadotto sul fiume Paglia sarà il più lungo dell'intera rete ferroviarie europea. Un pizzico di mondanità, infine, nel servizio del **Giornale d'Italia,** che è stato infatti intitolato « Drink nella Galleria S. Oreste al monte Soratte ».
Della consegna della « Targa Schuman » per il 1973 al Direttore Generale delle FS, ing. Bordoni, in occasione delle « Giornate dei ferrovieri europei », che si sono svolte a Pescara, hanno riferito **Il Popolo** e **Il Globo.**
Il terzo avvenimento di cui pure molto si sono occupati i giornali è stato il varo, avvenuto a Riva Trigoso, di un nuovo traghetto FS. Si tratta di una nave fuori del comune, hanno precisato il **Corriere Mercantile, Il Fiorino** e **Il Giorno,** costruita per la prima volta in Italia, con due prore, una a ciascuna estremità; senza timone, in grado di navigare sia in un senso che nell'altro e di compiere un vero e proprio lavoro di spola tra le due sponde dello Stretto. Anche **Il Sole/24 Ore** ha sottolineato la novità della concezione di questa nuova unità bidirezionale, da adibire al solo trasporto di autocarri. L'« Agata » — questo il nome della motonave — ha informato **Paese Sera,** presenta caratteristiche tecniche per la prima volta sfruttate nei nostri cantieri navali. Essa, ha scritto **Il Tempo,** sarà affiancata nel prossimo gennaio dalla gemella « Pace ».
In attesa del sospirato ponte sullo Stretto, ha detto **Il Mattino,** le FS stanno potenziando la flotta dei traghetti in servizio tra Messina e la costa calabra. «Sullo Stretto di Messina una strada galleggiante » ha scritto **Il Popolo.** « E' scesa in mare la nave bifronte », ha affermato il **Corriere della Sera,** che dopo aver posto in rilievo anche l'impegno finanziario richiesto per la realizzazione di questo nuovo tipo di nave, ha osservato che costruire nuove navi per potenziare i servizi di traghetto costituisce un'esigenza veramente sentita, ma sarebbe stato molto più giusto che la spesa relativa fosse stata sostenuta da altri Enti piuttosto che dalle FS.
In realtà, ha concluso **Il Gazzettino,** in un servizio da Riva Trigoso, mentre i tecnici navigano nel dubbio tra Scilla e Cariddi e non riescono a decidere se scegliere il ponte o la galleria sottomarina, l'unica concreta, seria possibilità di navigazione tra le due sponde resta il vecchio, insostituibile « ferribotte », sia pure nell'aggiornato modello 1973.
Si è svolta, infine, a Firenze l'attesa conferenza stampa dell'UIC sul piano « direttore » delle ferrovie europee. Molto successo ha riscosso l'ampia e dettagliata relazione che il Direttore Generale delle FS, ing. Bordoni ha svolto nella sua veste di Presidente in carica dell'Unione. « Presentato a Firenze un ambizioso piano di sviluppo » ha scritto l'**Avvenire;** « Come sarà nel duemila l'Europa delle ferrovie » il **Corriere della Sera;** « Più rapide e funzionali le ferrovie degli anni 80 » **Il Popolo.**
Del ruolo delle FS nel piano regolatore europeo si è occupato **Il Sole/24 Ore,** trattando l'argomento in tre diversi articoli. « Collegamenti più rapidi delle Ferrovie in Europa » ha detto **Il Gazzettino,** sottolineando il contributo che a questa maggiore celerità daranno i lavori e le opere in corso sulla rete ferroviaria italiana.
E' chiaro che in questo quadro la grande protagonista della Conferenza è stata la direttissima Roma-Firenze. Se la durata del viaggio tra queste due città, ha osservato **Il Mattino,** sarà dimezzata, saranno pure ridotte entro breve tempo a undici, le sedici ore attualmente necessarie per coprire il percorso Roma-Parigi. « Velocità e sicurezza rilanciano la rotaia. Duemila miliardi in 10 anni saranno spesi soltanto in Italia per rendere più agevoli e funzionali i viaggi » ha fatto notare **Il Giorno.** « Il treno nell'occhio del ciclone » ha, infine, intitolato il suo servizio W. Lattes su **La Nazione,** ponendo in evidenza il ruolo essenziale del trasporto su rotaia. « Le ferrovie, per una serie di motivi — ha osservato la giornalista — vanno adesso riconquistando un primato ancora più vistoso di quello che i responsabili avrebbero voluto e supposto. Sono già in difficoltà e più lo saranno per la presente predilezione che il pubblico va manifestando per la rotaia. La crisi di carburante che ha investito il mondo nell'ultimo mese, con tanta brutalità, rilancia poi alle stelle le azioni dei treni ».

Maria GUIDA

IL FATTERELLO DEL MESE

Il profumo non si addice ai ladri. Lo conferma quanto è accaduto a un ladro un po' troppo sofisticato. Mentre nel cuore della notte negli scompartimenti di un vagone di 1ª cl. tutti dormivano, immersi nella penombra, è arrivato un aitante giovane che, aperta silenziosamente una delle porte scorrevoli, ha afferrato una borsa da tracolla e una cinepresa di proprietà di una coppia di turisti, che si erano da poco appisolati, e si è subito dileguato. Ma nello scompartimento chiuso restava inequivocabilmente un acuto odore di colonia, tanto acuto che i due turisti si sono svegliati e resisi conto del furto subito si sono affacciati al corridoio e seguendo la scia profumata hanno fatto in tempo a vedere il giovane che si infilava in una ritirata. Avvertito il conduttore, questi ha tenuto d'occhio l'individuo fino alla prima stazione di fermata ed ha provveduto a farlo trarre in arresto.

MG

Le promozioni per merito comparativo

NOTA DELLA REDAZIONE

La rubrica « E' bene saperlo » ha ospitato nei numeri precedenti la trattazione di un argomento — « I ricorsi in materia di trasferimenti, qualificazioni ed avanzamenti » — che, stando alle molte telefonate e alle lettere pervenute in redazione, pare abbia incontrato un diffuso interesse fra il personale.
Abbiamo perciò accolto volentieri il suggerimento che ci è giunto da più parti, in occasione delle cennate conversazioni, di trattare in modo un po' più specifico la materia degli « avanzamenti », che è un argomento al quale tutti siamo, siamo stati o saremo interessati nel corso della nostra carriera ferroviaria e di cui spesso ignoriamo il complesso meccanismo Si tratta, peraltro, di un argomento di attualità perché sono questi i mesi in cui il lavoro degli appositi uffici raggiunge il « pieno regime » per la predisposizione dei famosi « quadri di scrutinio », che vengono poi normalmente pubblicati in gennaio.
Abbiamo deciso di limitare la trattazione agli « avanzamenti per merito comparativo » perché sono questi che interessano la gran massa del personale; gli altri sistemi di avanzamento potranno formare oggetto di brevi note in un numero successivo della rivista.
L'incarico è stato affidato al nostro collaboratore — il dr. A. Mazzuca del Servizio Movimento — che è stato anche l'estensore delle note sui « ricorsi », di cui alla cennata rubrica.

ATTI CHE PRECEDONO L'AVVIO DELLA PROCEDURA

1) Perché si possa avviare la procedura degli avanzamenti occorre che si sia esaurita quella per l'attribuzione dei giudizi di qualificazione, essendo detto giudizio uno degli elementi fondamentali per la compilazione dei quadri di scrutinio.
2) Le promozioni, com'è noto, sono conferite in numero corrispondente a quello dei posti vacanti al 1° gennaio di ciascun anno e dei posti che si renderanno vacanti da tale data al 30 giugno dell'anno stesso. Per poter fare questo calcolo, per ogni singola qualifica, occorre conoscere il relativo organico (la cosiddetta « pianta ») e la consistenza di personale che riveste quella qualifica.
L'organico complessivo per ciascuna qualifica è determinato per legge (in atto vige quello della Legge n. 880/1971 e successive modificazioni e integrazioni) e viene poi distribuito — con decreto ministeriale — fra i vari Servizi; ogni Servizio ripartisce, infine, la propria quota fra le varie unità organiche di giurisdizione.
Può tuttavia presentarsi, nel corso dell'anno, l'esigenza di trasferire alcune competenze e, quindi, un certo numero di posti d'organico di una data qualifica da un Servizio all'altro; ciò deve essere fatto — normalmente nel secondo semestre dell'anno — con apposito decreto ministeriale e naturalmente, ove alle variazioni d'organico non abbia corrisposto il contemporaneo passaggio di dipendenti rivestiti di quella qualifica dall'uno all'altro Servizio, si avrà rispettivamente nei due Servizi interessati, una minore e maggiore possibilità di coprire le vacanze facendo luogo a promozioni.
Occorre, quindi, conoscere — a fine anno — quali variazioni sono intervenute nell'organico, rispetto alla situazione al primo gennaio dell'anno stesso, per poter determinare il numero delle promozioni conferibili con decorrenza dal 1° gennaio dell'anno successivo.
Poiché, poi, le graduatorie di merito approvate, con efficacia dal 1° gennaio, hanno validità fino al 30 giugno, tutte le vacanze (per quiescenze, dimissioni, etc.) che si verificheranno nel semestre daranno luogo, via via, ad altrettante promozioni.
3) Altro elemento preliminare da prendere in considerazione, ai fini dell'avvio della procedura, è l'accertamento sulle eventuali variazioni intervenute nei criteri per la valutazione e la comparazione delle posizioni degli scrutinandi e nei coefficienti numerici (i cosiddetti punteggi) da attribuire ai vari elementi presi a base per la compilazione delle graduatorie.
Tali criteri sono fissati e modificati con delibera del Consiglio di Amministrazione; le delibere tuttora in vigore sono la n. 5 del 28 luglio 1964, che è quella fondamentale, e la n. 73 del 25.7.1967, n. 6 del 16.2.1971, n. 76 del 19.10.1971, n. 18 del 25.1.1972 e n. 5 del 18.7.1972, che hanno apportato modifiche ed integrazioni.
Sono delibere che tutti dovrebbero conoscere perché sono fondamentali per poter leggere consapevolmente un quadro di scrutinio.
4) Altro importante adempimento amministrativo, che deve precedere l'avvio del meccanismo degli avanzamenti, è la pubblicazione del decreto ministeriale che contiene le nomine dei rappresentanti del personale in seno alle varie Commissioni d'avanzamento, i cui nominativi sono segnalati all'Azienda dalle Organizzazioni Sindacali.
Ricordiamo, in proposito, che la costituzione, i compiti ed il funzionamento di dette Commissioni sono disciplinati dal D.M. 3 luglio 1968 n. 9139, modificato con D.M. 3 maggio 1973 n. 7595, ai quali in seguito ci richiameremo.

LE OPERAZIONI PRELIMINARI

La procedura amministrativa degli avanzamenti prende il via ogni anno — di solito in ottobre — a seguito di una lettera circolare del Direttore Generale ai Direttori dei Servizi ed ai Direttori Compartimentali con l'invito ad impartire ai dipendenti Uffici le istruzioni per la raccolta dei dati necessari alla compilazione dei quadri di scrutinio e l'invito a convocare le Commissioni locali di avanzamento. (Le Commissioni Centrali saranno convocate, in un secondo tempo, direttamente dal Direttore Generale).
Tale circolare, oltre a richiamare la normativa vigente in materia, detta istruzioni per l'esatta applicazione della stessa, richiama l'attenzione su norme innovative, specifica le qualifiche per le quali occorre effettuare gli scrutini, fissa alcune modalità per la compilazione dei quadri di scrutinio, per la verbalizzazione delle riunioni ecc., stabilisce le scadenze per l'invio degli elaborati alle sedi superiori.
Il lavoro inizia contemporaneamente sia presso le sedi centrali dei Servizi che presso quelle periferiche e concerne operazioni diverse a seconda delle qualifiche prese in esame e dei livelli di competenza a conferire le promozioni.
Ricordiamo che il Ministro delibera le promozioni per merito comparativo alle qualifiche (oltreché del personale direttivo) dei livelli 1 e 2 sia degli uffici (Segretario Superiore di 1ª - Segretario Superiore e qualifiche equiparate) che dell'esercizio (Capo Stazione Sovrintendente - Capo Stazione Superiore e corrispondenti). Il Direttore Generale delibera le promozioni alle rimanenti qualifiche del personale di concetto degli Uffici e dei dirigenti dell'esercizio (con il riordinamento delle carriere operato dal D.P.R. n. 1077/1970 non si hanno più promozioni per merito comparativo a tali qualifiche pertanto la competenza rimane solo per la sanatoria di casi cadenti sotto la precedente normativa). La delibera delle promozioni alle rimanenti qualifiche degli uffici e dell'esercizio è attribuita ai Direttori dei Servizi (per gli appartenenti alle Sedi Centrali dei Servizi) ed ai Direttori Compartimentali (per gli appartenenti ad unità Compartimentali).
Gli uffici che si occupano della materia devono, quindi, predisporre il lavoro per la compilazione di tanti quadri di scrutinio quante sono le qualifiche cui si accede per merito comparativo; gli uffici siti nei Compartimenti si occuperanno solo dei concorrenti che operano in impianti del Compartimento, gli uffici delle Sedi Centrali dovranno predisporre, in un primo tempo, gli elaborati per lo scrutinio dei concorrenti in forza agli uffici centrali e, in un secondo tempo — relativamente alle promozioni di competenza del Ministro e Direttore Generale — il lavoro per la compilazione della graduatoria unica nazionale per ogni qualifica (« incastro » della graduatoria dei concorrenti della Sede Centrale con le varie graduatorie dei concorrenti dei Compartimenti).
E', perciò, importante che ogni interessato faccia pervenire, per tempo, a detti uffici tutti quei titoli e documenti ritenuti validi e valutabili ai fini dell'avanzamento alla qualifica cui si concorre.

IL LAVORO DELLE COMMISSIONI

Il lavoro preliminare fatto dai vari uffici addetti agli avanzamenti (accertamento ed elencazione degli aventi titolo a concorrere all'avanzamento, compilazione di schede per ciascun concorrente con l'indicazione delle qualificazioni riportate negli anni precedenti, dei titoli di studio posseduti, delle mansioni svolte, dei precedenti di carriera, ecc.) è tutto un lavoro propedeutico per la attività più specifica di elaborazione dei quadri di scrutinio, che spetta alle Commissioni.
Ma quante sono queste Commissioni? Come opera ciascuna di esse?
Anzitutto diciamo che si dividono in:
Commissioni Centrali (una per ciascun Servizio) per le promozioni di competenza del Ministro e del Direttore Generale. Quando la Commissione prende in esame promozioni di competenza del Ministro è presieduta, in genere, dal Vice Direttore Generale che presiede al Servizio;
Commissioni Locali di Servizio (una per ciascun Servizio) per gli avanzamenti di competenza del Ministro, del Direttore Generale e dei Direttori di Servizio. Quando tratta promozioni di competenza delle prime due Autorità è presieduta dal Direttore del Servizio, per le altre promozioni è presieduta, in genere, dal Sostituto del Direttore del Servizio;
Commissioni Locali di Compartimento (una per ciascuno di determinati uffici aventi sede nel Compartimento) per gli avanzamenti di competenza del Ministro, del Direttore Generale e dei Direttori Compartimentali. Quando tratta promozioni di competenza delle prime due Autorità, ogni Commissione è presieduta dal Direttore Compartimentale, per le altre promozioni è presieduta dal Capo del relativo Ufficio Compartimentale.
Allegati ai già citati D.M. n. 9139/1968 e 7595/1973 vi sono dei quadri

che specificano la composizione di ciascuna di queste numerose Commissioni (Presidente-membri-segretario).

E' evidente che ciascuna Commissione locale di Compartimento si occuperà del personale in forza al Compartimento, la Commissione locale di Servizio del personale in forza agli uffici centrali del Servizio. (Ad esempio, per le promozioni a Segretario Superiore del Servizio Movimento, la Commissione locale di Roma — e così quella di Milano ecc. — si occuperà dei Segretari in forza all'Ufficio Movimento di Roma; la Commissione locale del Servizio Movimento, dei Segretari in forza agli uffici centrali di quel Servizio).

La Commissione Centrale di ogni Servizio che — come detto — si occupa solo di promozioni di competenza del Ministro e del Direttore Generale, prenderà in esame, per ciascuna qualifica, tutte le graduatorie predisposte dalle Commissioni locali e cioè sia quella per il personale in forza agli Uffici Centrali sia quelle per i concorrenti in forza nei Compartimenti.

In tali casi le varie graduatorie locali hanno valore di designazione per la Commissione Centrale, la quale deve effettuare oltreché un riesame di tutte le singole posizioni anche una valutazione comparativa di tutti gli scrutinandi per poter predisporre una proposta di graduatoria unica nazionale, da sottoporre all'approvazione del Ministro (che delibera previo parere del Consiglio di Amministrazione) o del Direttore Generale, a seconda della rispettiva competenza.

Ci si chiederà ora come operano in concreto queste varie Commissioni e dovremmo riportare integralmente il contenuto degli articoli 5, 6 e 7 del citato D.M. n. 9139/1968. Ma occorre dire che in questo campo la pratica diverge sostanzialmente dalla teoria. E' vero che la normativa prevede una verifica — da parte delle Commissioni — di tutti i titoli di ciascun concorrente attraverso l'esame del fascicolo personale, quindi l'attribuzione dei vari punteggi e, infine, la comparazione delle varie posizioni ma, è evidente che per determinate qualifiche ciò porterebbe le Commissioni — specie quelle Centrali — a sedere in permanenza, a volte per mesi, e, quindi, ad un notevole ritardo nel conferimento delle promozioni.

La collaudata esperienza ed il certosino lavoro preliminare degli uffici addetti al settore, la preparazione dei componenti le Commissioni, i contatti preliminari, informali fra membri delle Commissioni e Presidente o Relatore, aiutano molto ad abbreviare i tempi delle riunioni ufficiali delle Commissioni.

Si tratta, comunque, sempre di un lavoro di grande responsabilità ed impegno al quale molti, potendolo, si sottrarrebbero volentieri; non si devono infatti assegnare titoli o medaglie ma si vanno a determinare sostanziali modificazioni nella posizione giuridico-economica di pochi dipendenti (deludendo l'attesa di molti altri) con uno strumento imperfetto e sempre contestabile — oggi più che mai — qual è il giudizio dell'uomo.

E questo, ovviamente, turba e non poco chi intende sempre operare con senso di equità.

Occorre dire che uno dei pilastri nella compilazione dei quadri di scrutinio, è costituito dal giudizio di qualificazione attribuito annualmente ai dipendenti; e poiché tale pilastro si è rivelato nel tempo sempre meno solido, ne ha risentito e ne risente notevolmente anche tutta l'impalcatura degli avanzamenti.

Che l'attuale meccanismo delle qualificazioni, introdotto con lo Stato Giuridico nel 1958, si sia rivelato poco funzionale è dimostrato dal fatto che la legge 668/1967 ne ha previsto (art. 12) la completa revisione ma è anche da dire che si tratta di materia molto difficile da regolare tant'è che, nonostante il pregevole lavoro di un'apposita Commissione Azienda-Sindacati, a tutt'oggi non si è pervenuti alla definizione dei sempre auspicati criteri innovativi.

Antonio MAZZUCA

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

Gentili amici,

gli sforzi cui noi tutti dell'Ufficio Pensioni ci siamo sottoposti per dare impulso alla riliquidazione nonché alle riforme delle pensioni stanno dando il frutto sperato. Sono rimaste ancora da espletare poche centinaia di pratiche ed è nostro vivo desiderio e impegno che per la fine di dicembre esse siano portate tutte a termine con buona pace dei pensionati i quali per il 99 per cento sono stati già accontentati nella loro aspettativa di vedere sistemata la propria posizione pensionistica.

Ne è testimonianza il diradarsi delle richieste di informazioni sulla trattazione delle pratiche e l'accrescersi della proposizione di quesiti, il che mi dà una duplice soddisfazione: la certezza che è cessato per la stragrande maggioranza dei pensionati l'assillo della regolarizzazione della pensione e la constatazione della fiducia con la quale essi si affidano al Giornale per la soluzione di problemi personalissimi.

Alcuni pensionati mi hanno scritto per sottopormi i seguenti quesiti:

1) « Sono un dipendente ferroviario ed intendo adottare un bambino, orfano minore di agente ferroviario. Con l'adozione conserverà il ragazzo la pensione del padre? Alla mia morte avrà egli diritto alla riversibilità della mia pensione e potrà conservare anche quella del padre naturale cumulandola con la mia? ».

2) « Ho 63 anni, sono pensionato ferroviario e purtroppo ho perduto mia moglie. Ho ancora dei figli giovani che vanno accuditi ed intendo contrarre nuovo matrimonio perché tra l'altro anch'io ho bisogno di assistenza.

Quali requisiti ci vogliono perché la mia futura moglie abbia diritto alla mia morte alla pensione di riversibilità? ».

3) « Sono in pensione dal 1968 e desidererei sapere se posso avanzare domanda per ottenere la pensione eccezionale avendo contratto in servizio una malattia che ora mi costringe a letto a causa dell'intervenuto aggravamento di detta malattia ».

Nell'ordine rispondo:

Adozione

Il diritto a pensione per l'orfano minore di agente ferroviario che venga adottato da un dipendente ferroviario è condizionato dal tipo di adozione intervenuta che può essere tradizionale oppure speciale.

Nel primo caso, infatti, secondo quanto previsto dall'art. 300 del vigente Codice Civile, l'adottato conserva tutti i diritti e doveri verso la famiglia di origine e di conseguenza anche il diritto alla pensione derivantegli dal genitore ferroviere dante causa.

Nel secondo caso la Legge 5.6.1967 n. 431, all'art. 314/26, ha stabilito che l'adottato acquista lo stato di figlio legittimo degli adottanti ed inoltre che, con l'adozione speciale, cessano i rapporti dell'adottato con la famiglia di origine, salvi i divieti matrimoniali e le norme penali fondate sul rapporto di parentela.

Verificandosi pertanto quest'ultima ipotesi di adozione, l'orfano perderebbe il diritto alla conservazione della pensione a decorrere dalla data del decreto che la pronuncia.

Le aggiungo che a norma dell'art. 12 - 5° comma - della Legge 15.2.1958 n. 46, il decreto di adozione deve essere anteriore alla data di compimento del 60° anno di età da parte del dipendente o del pensionato.

Il cumulo di due pensioni è consentito, a norma dell'art. 21 - 2° comma del D.P.R. 11.1.1956 n. 20 solo nel caso di orfani di padre e di madre che siano stati entrambi dipendenti statali.

Ne consegue che alla sua morte lo adottato in nessun caso potrà cumulare due pensioni; potrà invece, ove sia intervenuta l'adozione tradizionale, optare per la più favorevole tra quella che gli deriverà da Lei e quella di cui già beneficia quale orfano di altro agente ferroviario.

Matrimonio al 63° anno di età

L'art. 11 - 1° comma - della legge 15.2.1958 n. 46 ha stabilito che il matrimonio è considerato tempestivo, agli effetti della riversibilità purché contratto prima della cessazione dal servizio del dipendente dante causa.

Detta norma è stata modificata dalla legge 14.5.1969 n. 252 nel senso che per far acquistare diritto alla pensione di reversibilità è sufficiente la sola condizione che il matrimonio sia stato contratto dal pensionato prima del compimento del 65° anno di età.

Avanti, quindi, amico con le pubblicazioni, non faccia passare il 65° anno di età e si abbia tanti auguri di felicità da parte mia.

Pensione eccezionale

L'art. 7 del R.D. 7.12.1923 n. 2590 ha stabilito che per farsi luogo al trattamento di pensione eccezionale occorre che sia dimostrato che il servizio costituì la causa unica, diretta ed immediata della infermità, lesione o morte dell'agente.

Aggiunge il detto articolo che non è considerata come causa di servizio quella che sia anteriore di oltre cinque anni alla data di cessazione dal servizio, salvo che trattisi di malattie professionali o di malaria.

Circa la causa di servizio è giurisprudenza costante della Corte dei Conti che alla causa unica, diretta ed immediata è da ritenere equivalente la concausa preponderante e necessaria, il che si verifica quando i fattori inerenti alla prestazione di servizio, avuto anche riguardo alle condizioni soggettive in cui esso fu reso, abbiano avuto una funzione preminente e preponderante, a seconda dei casi, nell'insorgenza, nel determinismo e nell'aggravamento dell'infermità che si conclude con l'infermità o con la morte.

Circa il modo in cui viene determinato il trattamento di pensione eccezionale le potrò fornire precisazioni ove me le chieda, con risposta diretta, giacché esporlo su queste colonne richiederebbe molto spazio.

Mi preme farle sapere però che a norma dell'art. 1 della legge 18.2.63 n. 304, modificativo dell'art. 91 dello Stato Giuridico del Personale Ferroviario, il diritto alla pensione eccezionale va fatto valere, mediante apposita domanda, da presentarsi, pena la decadenza, entro 5 anni dalla data della risoluzione del rapporto d'impiego.

Poiché lei mi dice che è in pensione dal 1968, non essendo scaduto ancora il termine di 5 anni di cui innanzi, farebbe ancora in tempo ad avanzare la prescritta domanda (in carta semplice).

Resta da appurare l'altra condizione e cioè se la malattia che asserisce aver contratto in servizio si è manifestata nei cinque anni avanti l'esonero o anteriormente.

Nel primo caso occorre che sia accertato che gli effetti della infermità invalidante siano perdurati fino all'atto dell'esonero in modo da legittimare la trasformazione, peraltro fittizia, del collocamento a riposo per limiti di età in dispensa per cause di servizio.

Nel secondo caso una sua eventuale domanda intesa ad ottenere il riconoscimento della causa di servizio non potrebbe essere accolta.

Roberto ANTONELLI

CINEMA

Tre film per dicembre

DICEMBRE, anche per il cinema, è un mese che invita ai consuntivi. Cogliamo dunque questa occasione per approfondire il discorso su alcuni film che in questo scorcio di stagione, sia pure a diverso livello, hanno suscitato l'interesse del pubblico. Si tratta di un film dichiaratamente « politico » *(La proprietà non è più un furto)*, un film cosiddetto « difficile » *(Sussurri e grida)* e un film di « evasione », sia pure ad alto livello *(Una donna e una canaglia)*. *La proprietà non è più un furto* di Elio Petri (interpretato da Ugo Tognazzi, Daria Nicolodi, Mario Scaccia e Flavio Bucci) vuole affrontare alcuni problemi centrali della nostra società. E' chiaro, innanzitutto, che la negazione della celebre frase di Proudhon è provocatoria; per Petri, infatti, la proprietà non è più un furto ma è qualcosa di peggio, è diventata una vera e propria malattia sociale i cui sintomi più evidenti sono l'odio, l'egoismo, la prevaricazione, la violenza, ecc. ecc.

Affrontando discorsi di questo tipo il rischio che si corre è la schematicità e Petri, a nostro parere, c'è caduto in pieno. Nel film la lotta di classe è costantemente scambiata per odio di classe, la ribellione stessa del protagonista-bancario è vista in chiave esasperatamente individualistica e il destino dell'uomo e della società appaiono assolutamente privi di sbocchi e alternative. In questo contesto il bersaglio principale della denuncia di Petri — la proprietà intesa come unica forma riconosciuta di potere — risulta essere qualcosa di ineliminabile e indistruttibile: che poi è proprio quanto i « nemici » di Petri pensiamo desiderino che si creda.

Queste contraddizioni ideologiche si riflettono naturalmente anche sul piano più strettamente estetico, dato che il film non riesce a qualificarsi stilisticamente in modo omogeneo, rimanendo sospeso tra le citazioni a Brecht (l'uso degli attori, i monologhi), l'espressionismo (le scenografie, le ambientazioni, il trucco degli attori) e il realismo (i dialoghi, le situazioni, le scene d'amore).

Stilisticamente risolto è invece *Sussurri e grida* di Ingmar Bergman. Come abbiamo anticipato si tratta di un film « difficile » sia per i temi trattati che per una sua particolare crudezza di linguaggio. Si tratta di un film basato soprattutto sulle emozioni (anche violente) e sulle atmosfere, dove Bergman ha però la capacità di riscattare questa apparente auto-limitazione espressiva, riuscendo ad « universalizzare » in qualche modo quelle emozioni e quelle atmosfere, a farne motivo di partecipazione e riflessione su certi temi fondamentali della vita.

Il cinema di Bergman, contenutisticamente borghese, è un cinema problematico e difficile soprattutto a livello di stile: ogni sequenza è costruita come un rituale, le espressioni, i gesti, gli sguardi, gli stacchi stanno sullo schermo come segnali pronti ad essere captati e decifrati nella loro completezza solo da uno spettatore misteriosamente iniziato e avvertito. Il significato più importante del cinema

Lino Ventura e Françoise Fabian in « Una donna e una canaglia » di Lelouch.

Premiato un film ferroviario

A **Buonasera Roma, Bonjour Paris,** l'ultimo documentario realizzato dall'Ufficio Relazioni Aziendali della nostra Azienda, è stata assegnata la medaglia d'oro dell'Expo CT 73 nel quadro delle manifestazioni organizzate per il XIV Festival Internazionale del film turistico e del folklore svoltosi dal 16 al 20 ottobre scorso presso il Palazzo dei Congressi della Fiera di Milano.

Oltre al riconoscimento ufficiale il film ha riscosso un notevole successo presso i partecipanti alla rassegna cinematografica per essere riuscito a superare i tradizionali limiti del documentario didattico, pubblicitario e divulgativo in genere.

Buonasera Roma, Bonjour Paris pur avendo un tema decisamente delineato — la presentazione del Palatino, il prestigioso treno internazionale che congiunge quotidianamente Parigi e Roma —, riesce ad articolare a livello espressivo un discorso che supera abbastanza agevolmente i confini del tema stesso. Ciò avviene attraverso l'uso dialettico di differenti elementi narrativi e stilistici giustapposti: la storia di un viaggio Roma-Parigi, un incidente provocato da un camion precipitato sulla linea ferroviaria, il complesso lavoro degli operai e dei tecnici ferroviari per sgombrare la linea e ristabilire i collegamenti interrotti, l'uso metaforico della grande orchestra sinfonica di S. Cecilia che contrappunta le varie fasi del lavoro ecc.

Malgrado talune lacune riscontrabili a livello stilistico, il film è senza dubbio assai importante se non per i risultati conseguiti, certamente per alcune nuove strade che ha indicato sul piano del linguaggio e dell'intervento cinematografico nel campo dell'informazione aziendale ed extra-aziendale.

Buonasera Roma, Bonjour Paris è diretto da Aldo Florio e si avvale di un ottimo tema musicale appositamente composto dal Maestro De Masi ed eseguito dall'orchestra di S. Cecilia.

Ugo Tognazzi in « La proprietà non è più un furto », di Petri.

del regista svedese, e sicuramente anche di *Sussurri e grida*, è quindi in questa sua forma chiusa di comunicazione e capacità allusiva, in una armonia di linguaggio che riesce a cristallizzare anche l'angoscia, anche il dolore: il cinema di Bergman, in questo senso, è un'arte che riesce a imbalsamare la vita.

Di tutt'altro genere è invece il film di Claude Lelouch *Una donna e una canaglia*: un film quasi perfetto nell'equilibrio raggiunto tra quanto promesso al pubblico (a livello di operazione commerciale più che artistica) e ciò che in effetti viene offerto. *Una donna e una canaglia* è in questo senso un film godibile dalla prima all'ultima sequenza.

E' appena il caso di sottolineare, crediamo, la consueta scaltrezza di Lelouch nel dosare tutti i più tradizionali elementi della convenzione cinematografica (dialoghi, musica, colore, erotismo, ecc.) in piacevoli e illusorie alternanze di « verità » e false apparenze. La considerazione da fare con Lelouch è la solita, nei suoi film è troppo facile scordarsi che la realtà « colorata » e « verosimile » che li permana non esiste: ma anche questo in fondo è un aspetto tradizionale del cinema.

I film da vedere

PER TUTTI

Lucky Luciano di Francesco Rosi
Polvere di stelle di Alberto Sordi
Agente speciale Mackintosh di John Huston
Il giorno dello sciacallo di Fred Zinnemann
Pane e cioccolata di Franco Brusati
Una donna e una canaglia di Lelouch
Fantasia di Walt Disney (riedizione)

PER GLI ESPERTI

Sussurri e grida di Ingmar Bergman
Fat City di John Huston
La grande abbuffata di Marco Ferreri
Effetto notte di François Truffaut
Triplo eco di Michael Apted
L'ultimo spettacolo di Peter Bogdanovich
Viva la morte di Arrabal

TELEVISIONE

Un caso di coscienza

UN CASO di coscienza, la trasmissione televisiva curata da Enzo Biagi che dal 21 novembre va in onda tutti i mercoledì sera (ore 21,15 sul I canale), pur inserendosi in un genere di spettacolo ormai tradizionale per la nostra TV (quello dei servizi giornalistici e dei dibattiti), si presenta particolarmente stimolante per la scelta dei temi, tutti emotivamente assai sentiti dal grande pubblico, ma soprattutto per la maniera particolare di proporli come oggetto di discussione e provocazione.

Un caso di coscienza è una trasmissione che cerca di fare dello spettatore un protagonista, di coinvolgerlo umanamente con il programma. I temi proposti dalla trasmissione, pur rinnovandosi di volta in volta, si rifanno costantemente ad una medesima problematica: le reazioni dell'uomo di fronte a certe situazioni della vita che costringono ad una presa di posizione esistenziale, ad una scelta.

Il primo servizio (andato in onda il 21 novembre) dal titolo *Quando l'uomo è solo*, ha affrontato il problema del cancro, uno dei più grandi mali che affliggono l'uomo contemporaneo, e dell'eutanasia; si è pure tentato di rispondere alla domanda di sempre, se sia giusto o no che il paziente venga messo al corrente della gravità del suo male (« Il buon medico », diceva lo scrittore Jean Lorrain, « è colui che vi concede la malattia che credete di avere pur curandovi per quella che avete e non sospettate di avere ») e quali siano, generalmente, le reazioni del malato consapevole. Particolare emozione hanno suscitato gli interventi del noto attore americano Van Johnson che da anni lotta contro il terribile male e di una donna che aiutò il marito, condannato a sofferenze indicibili, a togliersi la vita.

Il secondo servizio intitolato *Guerra senza onore* ha trattato i temi della tortura e della strage. Nel corso del programma sono state ascoltate le testimonianze del capitano dei marines Ernest L. Medina, uno degli autori confessi della strage di My Lai in Vietnam; il generale Massu, famoso comandante dei parà francesi durante la battaglia d'Algeri e autore di un libro in cui difende l'uso della tortura; Henry Alleg, un giornalista seviziato dalle truppe francesi e Pierre Vidal Naquet.

Il ciclo di trasmissioni è proseguito con *I giorni del dubbio*, una puntata nella quale è stata ricostruita la vicenda di Arthur London, il viceministro degli esteri cecoslovacco processato sotto lo stalinismo, e soprattutto di sua moglie Lise che si trovò a dover decidere tra l'amore per il marito e la sua fede politica.

Il terrorismo è l'oggetto della quarta puntata della serie, dal titolo *La morte senza volto*. Dopo aver analizzato le cause e gli scopi delle azioni terroristiche nei vari momenti storici, il servizio ricostruisce attraverso le testimonianze di alcuni dei protagonisti l'attentato a Reinhard Heydrich, l'esponente nazista ucciso nel 1941 in Cecoslovacchia, e l'attentato di Via Rasella a Roma.

Isabel Allende, la figlia del presidente cileno vittima del recente « golpe » militare, e Miki Theodorakis porteranno una testimonianza diretta della loro condizione di esuli politici nella puntata conclusiva del ciclo *Il cuore è lontano*.

I limiti del programma, se di limiti si vuole parlare, sono nella particolare angolazione scelta da Enzo Biagi nell'affrontare i temi proposti. Quello di Biagi è senza dubbio un modo molto personale di intendere e fare il giornalismo in televisione (e del resto ha fatto scuola). Biagi punta più sulla emotività dello spettatore che non sulla sua capacità di razionalizzazione; la sua chiave giornalistica è l'enfasi più che la schematicità, la sottolineatura (spesso retorica) più che la sfumatura e il mezzo tono. Ma in televisione, con i grossi problemi comunicativi che occorre sempre tenere a mente, non è detto che ciò sia un limite.

SEGNALAZIONI / TV

Ritorna sul piccolo schermo un grande e amato attore comico: **Totò.**

La rubrica sarà articolata in cinque puntate e andrà in onda dal 24 al 28 dicembre dalle 19,15 alle 19,45 per cinque giorni consecutivi, e verrà replicata nei giorni successivi, cioè dal 25 al 29 dicembre dalle 12,30 alle 13.

Con questo programma si vuole affrontare, attraverso la figura artistica e umana di Totò, un discorso più ampio e profondo sugli aspetti sociali dell'ambiente, della città e del nostro paese durante gli ultimi decenni.

Franca Valeri sarà la protagonista di un nuovo programma per i ragazzi che avrà come partecipanti noti attori, marionette e burattini.

La trasmissione intitolata **Il contafiabe** si varrà tra gli altri di Ottavia Piccolo, Sergio Fantoni, Giuliana Loiodice, Carlo Romano, Bruno Cirino e Ugo Pagliai.

LIBRI

La finzione e la realtà

SU UN'ISOLA deserta, dove è sbarcato per sfuggire alla polizia, un uomo assiste all'apparizione di strani personaggi. Cercando di non essere scoperto egli li osserva, li spia, segue i loro passi, sorprende le loro conversazioni. Il terrore di essere riconosciuto da quelle persone e consegnato alla giustizia si trasforma però ben presto in un desiderio disperato di *farsi vedere* da loro che sembrano invece ignorarlo. Il dubbio di essere un'ombra in un mondo di vivi o vivo in un mondo di morti getta l'uomo in una vertigine e dona al libro una svolta assolutamente inattesa.

Intorno a questo nodo narrativo si sviluppa un intreccio misterioso che conduce il protagonista — unitamente al lettore del libro — allo straordinario chiarimento di tutti gli enigmi: il senso della vita, l'apparenza e la realtà, l'immortalità e la morte, l'amore e l'illusione, il dolore e l'assuefazione.

Il romanzo di cui parliamo, *L'invenzione di Morel* dello scrittore argentino Adolfo Bioy Casares, apparve in Italia per la prima volta nel 1941 suscitando scarsissimo interesse. Il poco successo, in verità, si spiega con l'abituale disattenzione del mondo letterario italiano. Infatti *L'invenzione di Morel* è ora considerato, a parere unanime della critica internazionale, uno dei romanzi più significativi (per l'intelligenza dell'idea e il fascino dello stile) della letteratura contemporanea.

Ora, a distanza di anni, è stata annunciata una versione cinematografica del romanzo e l'editore Bompiani ripropone l'opera di Casares al pubblico italiano in versione economica (Bompiani, pp. 144, L. 1.200).

Diciamo subito, comunque, che si tratta di un romanzo assai complesso. Per comprendere compiutamente *L'invenzione di Morel* occorre infatti avere ben presenti alcune regole fondamentali del genere fantastico. La finzione in letteratura ha vari aspetti: nel genere poliziesco (genere di finzione per eccellenza) per esempio ci sono sempre alcuni fatti misteriosi e inspiegabili che poi un fatto ragionevole giustifica e illustra. Nel libro di Casares la finzione ha invece una presenza assoluta: in un universo dove sembra regnare solo allucinazione e irrealtà la spiegazione dell'enigma avviene in termini ugualmente fantastici, sia pure non soprannaturali. La finzione, cioè, non viene razionalizzata ma portata alle estreme conseguenze, fino ad ottenere una rivincita letteraria sulla realtà.

SEGNALAZIONI / LIBRI

Il console onorario di Graham Greene - Mondadori, pp. 260, L. 3.000.
Un Greene attualissimo in un thrilling d'altissima classe.

Storia del mondo di J.A. Garraty e P. Gay - Mondadori, pp. 1212, n. 3 volumi in cofanetto, L. 5.000.
A cura della Columbia University tutti i grandi avvenimenti politici, culturali, scientifici dai primordi della storia fino ai giorni nostri.

Cieli e mari di Ranieri Cupini - Mursia editore, L. 5.000.
La storia e le vicissitudini delle grandi crociere degli idrovolanti italiani.

Bolidi e piloti di Charles Fox - Mondadori, pp. 252, L. 6.000.
Le macchine più famose, i piloti più celebri, nella rievocazione delle gare più entusiasmanti: dal Grand Prix di Francia del 1914 a Stewart e Fittipaldi.

Più forti del mare di Dougal Robertson - Mondadori, pp 284, L. 2.600.
Come un ex agricoltore e la sua famiglia vittime di un naufragio, stipati in un gommone, senza acqua né viveri, sfruttando le uniche risorse del mare, riuscirono a sopravvivere per 37 giorni.

E l'uomo creò le sue piante e i suoi animali di Edward Hyams - Mondadori, pp. 496, L. 5.000.
Diecimila anni della storia dell'uomo: dall'addomesticamento del cane e del cavallo alla creazione delle moderne fibre tessili.

Invito alla montagna di Vacchino Rosella - Gribaudi editore, pp. 180, L. 1.500.

Il libro completo della dama di Francesco Lavizzari - Mursia, L. 5.000.
Un libro essenziale per gli appassionati della dama.

Tecniche del corpo di Pierre Huard e Ming Wong - Mondadori, pp. 342 e 298 illustrazioni, L. 7.500.
Balneoterapia, ginnastica medica, cinesiterapia, cosmetologia e altre pratiche di relax fisico spiegate nel loro sviluppo storico e alla luce delle dottrine cui si ispirano.

DISCHI

a cura di **Paolo Magliozzi**

"The Genius" colpisce ancora

« COME LIVE with me » e « Everybody sing » sono i due brani che compongono l'ultimo 45 giri di Ray Charles, il primo con la sua nuova casa discografica, la London, dopo un lungo silenzio interrotto ogni tanto dall'uscita di qualche lp antologico. « Come live with me » e « Everybody sing » sono due brani piacevoli ma non eccezionali; solo la maestria e l'istrionismo di Charles riescono a far passare in secondo piano i loro piccoli difetti come quello di non essere al passo con i tempi. « The genius » (come è stato giustamente soprannominato dai critici d'oltreoceano) ha colpito ancora con il suo dolce ed accattivante blues fatto di brevi fraseggi musicali, di atmosfere quasi rarefatte. Un 45 che ci riporta, forse, al primo Ray Charles. Rendiamo grazie alla London di averci riproposto il nostro sognante Ray. Il disco è distribuito dalla Decca.

Sempre della Decca ecco una nuova versione di « Also sprach Zarathustra » nell'ottima versione della The Les Reed Orchestra. Il brano che, come è noto, è stato scritto da Richard Strauss, di classica memoria, ed utilizzato come tema del film « 2001: Odissea nello Spazio », ha avuto un grande rilancio da Eumir Deodato, che per primo lo trascrisse in una versione « pop ». The Les Reed Orchestra ci da una versione che, tenendo d'occhio quella di Deodato, non dimentica quella che Strauss scrisse a suo tempo. Sul retro « Second Movement of Fifth Symphony », che altro non è che la trascrizione del Secondo Movimento della 5ª Sinfonia di Tchaikovsky.

CLASSIFICA 45 GIRI

1) **La collina dei ciliegi** - Lucio Battisti (Numero Uno)
2) **...E mi manchi tanto** - Alunni del Sole (Prod. Ass.)
3) **Angelo mio / L'anima** - Gruppo 2001 (King)
4) **E poi...** - Mina (PDU)
5) **Superman** - Doc & Prohibition (Saint Martin)
6) **Infiniti noi** - I Pooh (CBS)
7) **Why Can't we Live Together** - Timmy Thomas (Polydor)
8) **Momento di vivere** - Michel Alberti (Pathé)
9) **Rubber Bullets** - 10 c.c. (Decca)
10) **Corri cavallo** - Enrico Lazzareschi (King)

Classifica 33 giri

1) **Il nostro caro Angelo** - Lucio Battisti (Numero Uno)
2) **Parsifal** - I Pooh (CBS)
3) **Con il passar del tempo** - Umberto Bindi (West)
4) **Living in the material world** - George Harrison (Apple)
5) **Ornella Vanoni e altre storie** - Ornella Vanoni (Ariston)
6) **L'alba di domani** - Gruppo 2001 (King)
7) **Storia di un impiegato** - Fabrizio De Andrè (Prod. Ass.)
8) **...E mi manchi tanto** - Alunni del Sole (Prod. Ass.)
9) **Conto terzi** - Donatella Moretti (King)
10) **Affittasi** - David Shel Shapiro (Polydor)

Gli Alunni del Sole con « ...E mi manchi tanto » al 2° posto tra i 45 giri ed all'8° dei 33.

SOTTO LA... COPERTINA

Molti concerti pop attendono il pubblico italiano nel mese di dicembre: fanno spicco gli spettacoli di Bech Bogert & Appice (verso la metà del mese), di Peter Hammill (che si esibirà in una decina di concerti nella prima quindicina del mese), dei SOS (John Surman, Mike Osborne e Alan Skidmore) che non hanno ancora fissato le date. Altro arrivo sarà quello degli Strawbs nella nuova formazione, con il gruppo di supporto Magna Carta: anch'essi non hanno reso noto le date degli spettacoli.

SONO USCITI SUL MERCATO... 45 GIRI

Flip top / Ricordo di Lilia - Armando Trovajoli (Cam).
Zig zag / Black Bird - The Foggy Joe Band (Fonit Cetra Int.).
The morning after / Midnight storm - Maureen McGovern (Carosello)
Uomini palla / Sole mare amore - Quartosistema (Durium)

... 33 GIRI
Samadhi - Samadhi (Cetra)
Ringo - Ringo Starr (Apple)
Simon Turner - Simon Turner (UK)
Unlucky boy - Chicken Shack (Deram)
Invito - Opera Puff (Pathé)
Duello madre - Duello Madre (Prod. Ass.)
Free love - Kaleidon (Fonit)
Napoli ieri e oggi vol. II - Tony Cosenza (King)

PER LA TUA AUTO UN'ASSICURAZIONE COI FIOCCHI

Con la polizza BNC tutto è più semplice, sbrigativo, sicuro: si spende di meno, il pagamento è rateale, sono escluse sorprese spiacevoli perché la polizza comprende anche la nostra amicizia e la nostra fiducia reciproca.

Non dimenticate mai che
"Assicurarsi BNC è assicurarsi in famiglia"

Per tutte le informazioni relative potrete rivolgervi ai fiduciari della Banca presso ogni grande impianto oppure alle nostre Filiali.

ANCONA: Corso Stamira, 40, tel. 26588 - **BARI:** Via Dante, 129, tel. 232121 - **BOLOGNA:** Via Rizzoli, 20, tel. 220606 - **CAGLIARI:** Via Pasquale Paoli, 31, tel. 45393 - **FIRENZE:** Piazza della Repubblica, 4, tel. 298687 - **GENOVA:** Piazza Dante, 53, tel. 587848 - **MESTRE:** Via Cappuccina, 11, tel. 974339 - **MILANO:** Via Mazzini, 12, tel. 892215 - Agenzia PCS: Piazza IV Novembre, tel. 278081 - **NAPOLI:** Piazza Garibaldi, 127, tel. 225480 - **PALERMO:** Via E. Amari, 134, tel. 218309 - Agenzia PCS: Via Oreto, 12 - **PARMA:** Via G. Verdi, 6, tel. 30260 - **REGGIO CALABRIA:** Corso Garibaldi, 203, tel. 22100 - **ROMA:** Via Abruzzi, 12, tel. 470051 - Agenzia A: Via Gioberti, 23, tel. 480346 - Agenzia B: Via Barberini, 7, tel. 461337 - Agenzia C: Piazza della Croce Rossa c/o Ministero dei Trasporti, tel. 8449686 - **TORINO:** Via S. Teresa, 12, tel. 539855 - **TRIESTE:** Piazza Oberdan, 3, tel. 31040 - **VENEZIA:** Rio Terrà S. Leonardo, 1353, tel. 26722 - **VERONA:** Corso Cavour, 25-27, tel. 23922.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

"la banca di casa vostra"

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

La 2ª mostra ferroviaria di fotografia artistica di Firenze

NEI LOCALI della palazzina presidenziale della Stazione di Santa Maria Novella a Firenze sono state esposte per alcuni giorni le fotografie artistiche dei partecipanti al 2° concorso fotografico intercompartimentale, indetto fra i soci del Dopolavoro dei Compartimenti di Ancona, Bologna, Firenze e Napoli.

E' questa una simpatica manifestazione che il Dopolavoro Ferroviario di Firenze ha voluto ripetere dopo il brillante successo ottenuto l'anno scorso. Il nostro Periodico ha messo in palio una coppa da assegnare alla migliore diapositiva a soggetto ferroviario. La maggior conferma della validità dell'iniziativa è stata data dall'alto valore artistico delle opere e dalla partecipazione numerosa degli appassionati a tale attività (500 opere).

Agli organizzatori, signori Galli e Ponti, ed al presidente del Dopolavoro cavalier Dalicandro, il merito di questo successo.

La giuria, composta dalla pittrice signora Elena Rosarini, dal presidente del gruppo fotografico « Il Cupolone » signor Renzo Pavanello e dal professionista signor Giuliano Viliani, ha assegnato molti premi, suddividendoli nelle seguenti categorie:

In alto: la diapositiva premiata con la coppa di « Voci », « Palatino » di G. Ulivieri; in basso: « Il pericolo è il suo mestiere » di A. Franci e « Competizione » di M. Laurini.

Per le fotografie a bianco e nero:

Luigi MICHELI (1° Premio); Ferruccio RIMONDINI (2° Premio); Renzo ROVAI (3° Premio); Danilo TOTI (4° Premio); Antonio ANTIGNANO (5° Premio); Gianfranco ULIVIERI (6° Premio); Ivo ORLANDI, Sergio SILVA, Sergio TABARRONI, Alberto FRANCI, Stefano BILIOTTI e Mario CAMICI (segnalati).

Per le diapositive a colori:

Coppa Gianfranco ULIVIERI (1° Premio); Danilo TOTI (2° Premio); Fulvio BISTONI (3° Premio); Ennio PEZZATINI e Cesare BARBIERI (4° Premio a ex-equo); Roberto DEGL'INNOCENTI (5° Premio); Enzo GIANI, Gianna TUCCI, Luciano MARCONI, Giovanni SENESI e Luciano BAGNOLI (segnalati).

Per il racconto fotografico:

Silvano PONTI (1° Premio); Danilo TOTI (2° Premio); Gianfranco ULIVIERI (3° Premio); Carlo BICCHIERAI e Stefano SACCARDI (segnalati).

Infine, **premi speciali** sono stati assegnati a: Ennio GORGERI; Gianfranco ULIVIERI, Coppa di « Voci della Rotaia »; Gianna TUCCI e Marco MANCINI.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Binario 10.** « 110 e lode » è il voto di laurea in Chimica conseguito dal dott. Gianni, figlio di Riccardo Pirazzoli, Op. spec. Sq. Rialzo di Faenza. Felicitazioni.

A rettifica di un refuso, si precisa che il neo-ingegnere Pasquale D'Agostino, citato sul n. 8/9 ultimo, è figlio dell'Appl. Capo, cav. Vincenzo D'Agostino, già dell'OMR. Rinnovate felicitazioni ad entrambi.

● **Paolo Giannini**, Ass. viagg. di Bol. S. Don., ha coronato il suo sogno d'amore con la prof.ssa Maria Paola Buzzoni, figlia di quel precisissimo sgobbone Appl. Capo Francesco, archivista dell'UPC; l'occasione è valsa a fargli perdere, una volta tanto, il suo serio cipiglio. Auguri a tutti.

● **Fra le «Stelle al merito»** conferite dal Presidente della Repubblica nella primavera scorsa ci sono anche due ferrovieri: il geom. Alfeo Berzigotti, C.S. Sovrint. titolare di Bologna C.le ed il p.i. Luciano Buscaroli, già dell'Officina T.E. Anche se un po' tardiva, la notizia sarà per molti nuova e gradita, come lo è per noi che la riportiamo con vivo piacere.

● **E' andato a casa** il cav. Pietro Pasini, Segr. Sup. 1ª cl., « maestro di cultura, ferroviere umile e prezioso », come dice la pergamena donatagli in ricordo delle sue provate capacità di istruttore per P.d.L., operai, applicati e segretari. E' stato Dirigente amm.vo nei D.L. di Rimini, Firenze, Bol. S. Don. e Bol. C.le. Con la pergamena, gli è stato offerto un dono-ricordo, un pranzo conviviale a Rimini e tante, tantissime strette di mano, amichevoli, riconoscenti, augurali.

● **Il Gruppo scacchistico** del DLF di Bologna, non ha neanche un anno, ma non perde certo tempo: forte del trio Filippo Cervellati, Vincenzo Fano e Daniele Taruffi — tutti minori di 16 anni — ha conquistato la piazza d'onore nel recente Campionato italiano juniores di scacchi, svoltosi a Tivoli. Quel secondo posto, oltre che premiare il valente trio, premia una nuova, ennesima iniziativa del DLF di Bologna, alla quale iniziativa auguriamo di arricchirsi di molti aderenti e di nuove affermazioni.

● **Si dice** che il Cond. Gino Laghi ed il CPV Sup. Angelo Succi, ambedue del DPV di Faenza, ambedue forti marciatori, facciano la controlleria anche dieci volte fra Bologna e Rimini, pur di non perdere occasione per allenarsi. Alla « » Marceda d' Fënza » (31 km.) l'ha spuntata Succi, il quale ha continuato a camminare fin qui per chiedere pubblicità alla sua vittoria e noi lo facciamo ben volentieri. Ma stia attento, perché Laghi, poco avvezzo a perdere, vorrà sicuramente tornare in testa, a costo di far la controlleria anche sui merci. Mica vero che siano un po' matti, a camminare tanto: col ripicco degli sceicchi del petrolio, loro non hanno problemi per le prossime gite domenicali.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Una tappa significativa** nel cammino del progresso tecnico la giornata del 25 ottobre per la Stazione di Oristano. Precedute da precise fasi di lavoro riguardanti la modificazione del segnalamento di protezione e la sostituzione di quello di partenza, è stato attivato l'apparato centrale elettrico ad itinerari con comandi a pulsanti. Con il passaggio del « Turritano », è stato abolito il regime di circolazione del blocco telefonico e si è attivato quello del blocco elettrico manuale sulla tratta Sant'Anna - Oristano - Solarussa. Sul quadro luminoso dell'apparato è stato seguito con attenzione e curiosità il percorso del treno, l'attraversamento della zona del P.L. l'impegno, il disimpegno e l'avvicinarsi del convoglio sul prefissato binario d'arrivo nella stazione di Oristano. Per questo primo giorno ha visto spettatori d'eccezione: il Vescovo, il Sindaco, i Funzionari e i tecnici del nostro Compartimento.

● **Le belle notizie:** Carlo Callai, Capo Treno in pensione, e sua moglie Iride hanno festeggiato le nozze d'oro circondati dai numerosi familiari ed amici. Walter Ibba, Segretario Superiore dell'Ufficio I.E., e Piero Galici, Applicato in pensione, sono stati nominati Cavalieri al Merito della Repubblica; il perito industriale Fulvio Mocci dell'Ufficio Trazione è stato promosso Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe con decorrenza 1.1.1973; la Stazione di Chilivani ha festeggiato solennemente il suo patrono San Pantaleo con un nutrito programma religioso, sportivo e culturale; Giuseppe Massa è stato festeggiato nell'Ufficio Movimento dai colleghi in occasione del suo collocamento in quiescenza; il Segretario Superiore 1ª classe Luigi Piu dell'Ufficio Lavori festeggiatissimo egualmente dagli amici. A tutti « Voci » porge l'affetuoso augurio.

◑ **Gli studi:** Laura Deiana, figliuola prediletta del Cav. Marziale, si è laureata in lingue moderne presso l'Università di Cagliari con 110/110 discutendo brillantemente col prof. Melis la interessante tesi su « Gli studi di varianti dell'opera "les meslanges" del 1955 di Pierre di Ronsard, poeta del 16° secolo ». Alla brava dottoressa ed al suo papà i nostri rallegramenti.

◑ **Due cari colleghi** degli uffici, da tempo passati nel campo dell'insegnamento, sono deceduti. Si tratta del notissimo artista Beppe Marongiu, già Segretario Tecnico Capo dell'Ufficio Lavori, Professore di Disegno, e della Signora Luisella Saiu, Segretaria particolare del Direttore Compartimentale, nonché Insegnante di Scienze delle Scuole Medie Superiori in Cagliari. Alle famiglie le nostre condoglianze.

◑ **Condoglianze** ai fratelli Giovanni Murgia, Capo Stazione di Elmas e all'Operaio d'Armamento Silvano della Squadra Saldature Rotaie per la morte del padre Luigi.

◑ **Il Vice Questore.** 1° Dirigente della Polizia Ferroviaria della Sardegna, Dott. Mario Canessa è stato trasferito a Firenze dal 1° novembre. Ha lasciato in noi il ricordo della costante generosità, serietà e attaccamento al lavoro, per cui rivolgiamo da queste colonne al valido funzionario l'augurio di buon lavoro in Toscana ed al suo collega pari grado dott. Guglielmo Capecelatro, subentrante nell'incarico della Dirigenza della Polizia Ferroviaria, Marittima ed Aerea della Sardegna, molte soddisfazioni.

● **Dal D.P.V. di Sassari:** intensa commozione ha suscitato la morte del frenatore Edenzio Furcas, perito mentre era in servizio sul treno merci 59791 nella tratta Sassari-Chilivani.

I conduttori Sanna Costantino e Pietro Ferracciu sono stati salutati calorosamente dai colleghi dell'impianto turritano in occasione del loro collocamento in quiescenza.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

◑ **Incontro con la stampa** ligure sul Cycnus. Numerosi i giornalisti che hanno viaggiato sul Cycnus in compagnia del Direttore Ing. Melis — promotore ed animatore dell'incontro — nel tratto Genova-Milano per una constatazione della efficienza, della funzionalità e del notevole comfort dei mezzi ferroviari veloci. Cicerone per la occasione il C.T. Sup. Lombardi dell'Uff. Mat. e Traz. che ha soddisfatto la curiosità dei presenti. L'avvenimento è stato ampiamente ripreso sulle colonne delle maggiori testate liguri e dalla RAI con un simpatico servizio per il «Gazzettino della Liguria».

● **Il Cappellano Comp.le** rev. don Pino Risso ha inaugurato il suo nuovo ufficio, posto al secondo piano della Direzione Compartimentale, presso l'Ufficio Personale. Nell'informare i ferrovieri precisa che le riunioni della « S. Vincenzo Aziendale », per coloro che lo gradiscano, continueranno presso tale Ufficio alle ore 17,30 del secondo mercoledì di ogni mese. Nell'augurare buon lavoro al nostro Don Pino, ci è gradito far conoscere che l'artistico Presepe allestito per le feste natalizie nella Parrocchia di Don Pino, in S. Cipriano, potrà essere visitato fino alla seconda domenica di febbraio 1974.

◑ **Binario Dieci.** Il Seg. Sup. Sanavio Lorenzo Callegaro dell'Ufficio Movimento si è laureato a pieni voti presso l'ateneo genovese, in Economia e Commercio con la tesi: « Vicende soggettive della posizione giuridica del prestatore di lavoro »; relatore il chiarissimo Prof. Boselli. Al neo laureato con le felicitazioni gli auguri più cari.

● **Fiocco Rosa** in casa del Segretario Vittorio Lovazzano per l'arrivo della primogenita Chiara. Un benvenuto cordiale e vivissime congratulazioni al collega ed alla sua gentile Signora.

◑ **Condoglianze** al Gestore Capo Francesco Barbé - Titolare di Manarola, che ha perso l'amata mamma Clementina.

Un abbraccio a Deana ed Eros ed alla Signora Maria che hanno

A.A.A. Attenzione...

Le variazioni di indirizzo devono essere comunicate direttamente a questa Redazione unendo sempre il talloncino col quale si riceve il giornale e indicando il numero di matricola ferroviaria (ma non la qualifica). La comunicazione può essere fatta utilizzando la **normale corrispondenza di servizio** o anche inviandola per posta ordinaria. Chi invece pur avendo avuto nel mese di novembre la trattenuta non riceve ancora il giornale deve rivolgersi esclusivamente al Corrispondente Compartimentale. Rammentiamo infine ai pensionati ed agli esterni di compilare con chiarezza il bollettino di conto corrente con il quale rimettono l'importo del contributo, soprattutto nella parte che concerne l'indirizzo.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

visto mancare troppo presto il caro babbo e l'affezionato marito Capotreno Oreste Ferrini del DPV di Genova PP.

Condoglianze anche alla famiglia dell'Ass. Staz. Mario Puppo della stazione di Alberga, deceduto sul lavoro.

● **Un cordiale** saluto ai neo pensionati: Dirig. Sup. dr. Alvaro Nerozzi dell'Uff. Pers. Comp.le; Tecn. I.E. G. Battista Pollarolo di Ge. Rivarolo; Op. Spec. Arm.to Giovanni Quaglia 6° tr. lavori Busalla; Macch. Antonio Tamagno del D.L. di Ge. Rivarolo; C. Sq. Manov. Felice Bocchio del P.V. di Ge. Principe; C. Sq. Manov. Adriano Scagliarini della Sq. Rialzo di Savona; Appl. Tecn. Capo Antonio Vivarelli del D.L. di Savona; Appl. Renato Riccardi del P.V. di Ge. S. Benigno; C. Tecn. Sovr. Lorenzo Taverna del P.V. di Ge. Principe; Op. Spec. Arm.to Giovanni Gallina del 13° tr. lav. di Ovada; Op. Arm.to Eriberto Tamasia del 9° tr. lav. di Ge. Nervi; Op. Arm.to Francesco Bruzzone 1° Zona I.E. Ventimiglia; Ass. Viagg. Lazzaro Bruzzone DPV Ge. Brignole; A. Macch. Arturo Poggio D.L. Savona; Man. Vincenzo Calvaruso dell'Uff. Telegrafo di Ge. Principe; Dev. Capo Luigi Giglio di Ge. Campasso; Op. Spec. Goffredo Bisso; Ass. Capo Staz. Andrea Zino di Ge. Bolzaneto; Macc. T.M. Mario Montaldo del D.L. di Alberga; C. Tecn. Sovr. Aldo Lamberto D.L. Savona; Op. Spec. Eleuterio Nicora D.L. Ge. Brignole; C. Tecn. Sovr. Mario Brunengo del D.L. di Ge. Brignole; Op. Spec. Tommaso Zerbo 8° Zona A.G. Ge. Principe; C. Gest. Sovr. Domenico Viano G.A. Ge. Marittima; 1° Dirig. dr. Francesco Magro Uff. Ragioneria sede; 1° Dirig. dr. Giovanni Scopesi Uff. Ragioneria sede; Dirig. Sup. Ing. Giuseppe Perotta dell'Uff. I.E. Sede.

FIRENZE
Serv.Mat.e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Nella caratteristica chiesa** di S. Maria a Marignolle, si è sposato il collega dell'Ufficio 1° geometra Gianluca Paggetti con la gentile signorina Susanna Trambusti. Testimoni per lo sposo il collega geometra Andrea Giorgetti e signora, per la sposa il geometra Sergio Matteuzzi e signora. Alla giovane coppia, partita per un lungo viaggio, auguri vivissimi.

● **Si sono sposati:** Il figlio del collega della Contabilità Prodotti, cavalier Folco Bartalucci, ingegnere Marcello con la gentile signorina Carmela Jannoli. Infiniti auguri agli sposi, partiti per le isole Baleari. Il ragioniere Andrea Bambi, figlio del collega Alvaro dell'Ufficio 1°, si è sposato con la gentile signorina Laura Bonadesi. Il matrimonio è stato celebrato nella chiesa di Badiola a San Giovanni Valdarno. Tantissimi auguri agli sposi e rallegramenti all'amico Alvaro ed alla sua gentile consorte.

● **E' nata Francesca** Covani. Al babbo Giuseppe, collega dell'Ufficio 1°, ed alla mamma, signora Daniela i nostri più vivi rallegramenti.

● **Presso l'Università** degli Studi di Bologna si è laureato a pieni voti in ingegneria meccanica, Tiziano Matteini, figlio del collega Carlo, Capo Tecnico Superiore dell'Ufficio O.M. Il neo ingegnere, al quale indirizziamo i nostri rallegramenti, ha discusso, con il professor Gustavo Favretti, la tesi dal titolo « Nuove norme ISO per il calcolo degli ingranaggi ».

● **Il trofeo di calcio** « Direttore del Servizio M.T.» ha avuto inizio quest'anno sotto auspici fortunati per gli Uffici 1° e 2°. Difatti la prima partita del girone eliminazione, che si è svolta nel campo sportivo del Dopolavoro di Firenze, li ha visti vincitori, per ben quattro a uno, sui componenti della Squadra «Uffici 6° e 9°».

I gloriosi undici della squadra vincente sono: Paggetti, Pecchioli, Perrone, Taddei, Storri, Sordi, Graziani, Nesti, Boccolucci, Sordini e Campagna. Potenti marcatori dei goal: Storri, Taddei, Sordini e Nesti. A chi il trofeo? Vedremo.

● **Hanno lasciato il servizio** beneficiando della legge 336, i colleghi Luciano Basosi, Segretario Superiore di 1ª cl.; Primo Selmi, Applicato Capo; Bruno Del Bubba, Capo Tecnico Sovr.; Natale Boscherini, Applicato Capo; Giuseppe Fantazzini, Capo Tecnico Superiore; Sante Salvadori, Segr. Superiore di 1ª cl. A tutti i nostri migliori auguri.

● **Un saluto e un augurio** particolare al Segretario Tecnico Sup. di 1ª cl. cavaliere Carlo Chiorra che, per raggiunti limiti di età, ha lasciato il servizio dopo una vita dedicata interamente all'Azienda.

L'amico Chiorra è stato festeggiato da tutti i colleghi e dai superiori. Un uguale saluto al Capo Tecnico Sovr. cavalier Pietro Piementese, che ha meritato un plauso particolare per il suo attaccamento al Servizio Trazione durante tutta la sua vita ferroviaria.

● **Si è spento improvvisamente,** mentre si trovava a Roma per servizio, il perito industriale Cavalier Gaetano Gargiulo, Capo del reparto O.M. 12 del Servizio Trazione. Alla moglie, signora Lina ed al figlio Piero le nostre profonde condoglianze.

● **Ancora condoglianze profonde:** al Capo Tecnico Sovr. Paolo Mannino, per la perdita della madre avvenuta a Messina; al Segretario Tecnico Superiore Marcello Ghelardini, per la scomparsa della madre; al Segretario Tecnico Superiore Spartaco Monni, per la perdita del padre; al collega Dino Masini, per la scomparsa della madre, signora Quintilia Fantacci; ai colleghi Mario e Rinaldo Pettinelli, per la perdita della madre, signora Anita Papi; all'Applicato Tecnico Capo Lido Lisi, per la perdita del padre.

● **Auguri di buon lavoro** ai nuovi assunti, vincitori del concorso pubblico per Applicato. Essi sono: Anna Rita Arcuri, Clara Ristori, Bianchi Fabrizio, Roberto Benedetti, Lucia Bonci-Bianciardi, Sonia Bocciolini, Amneris Bonaiuti, Fiorella Boncioli, Sandra Casavecchi, Elda Casciello, Elisabetta Censini, Pier Donato Ciullini, Lucia Fantappiè, Gabriella Grippaldi, Riccardo Lorenzini, Paola Mercatelli, Daniela Meucci, Paolo Nesti, Silvana Pecci, Gabriella Bianchi-Pensa, Sonia Salvestrini, Rossana Bellini-Sardi, Piera Trallori, Angelo Scotti Fantoni-Zipoli.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
tel. 4151

● **Fiori d'arancio.** La Dott. Biancamaria Moretti, diletta figliuola del Dott. Giuseppe — Capo dell'Ufficio Compartimentale di Ragioneria — il 3 settembre u.s. è andata in isposa al giovane Ing. Giovanni Florio.

Alla simpatica coppia auguriamo piena felicità e radioso avvenire.

● **Nozze d'argento.** Festeggiatissimi dai figli e da una nutrita schiera di nipotini, il 10 ottobre l'amico Alfonso Migliaccio, del D.L. di Napoli Smistamento e la sua gentile consorte, Signora Luigia Barba, hanno salutato il loro 25° anno di matrimonio. Felicitazioni vivissime ed un cordiale « arrivederci » al prossimo traguardo d'oro.

● **Cicogna express.** L'Assistente Capo Francesco Capozzo, della Stazione di Benevento, è diventato « Nonno » per la nascita della nipotina Tiziana. Tanti, tanti auguri di ogni bene.

● **Onorificenza.** Il CPV Sup. Ezio Polizzi, dell'Ufficio Movimento, è stato nominato « Cavaliere » dell'Ordine della Repubblica. Al neo Cavaliere i nostri più vivi rallegramenti per la meritata onorificenza.

● **Binario 10.** Patrizia Rubino, figlia del Macchinista Eduardo del DL di Napoli Smistamento, con lusinghiera votazione ha conseguito il diploma di scuola media. Alla piccola ed assidua lettrice di « Voci » ed al caro papà complimenti ed auguri.

● **Laurea.** La Signorina Paola Squitieri, figlia del C.T. Sovr. Angelo — Capo della Dirigenza Centrale I. E. di Napoli — si è laureata con 110 e lode in scienze naturali. Alla neo dottoressa auguriamo un felice avvenire.

● **Hanno lasciato il servizio.** Usufruendo dei benefici previsti dalla legge 336 — sono andati in quiescenza: Nicola Cangianiello, Ass. Staz. Napoli C.le; Vitantonio Casaccia, Op. Spec. 18. Tronco Lavori; Santo Corbo, Capo Treno P.V. Benevento; Salvatore Casella, Conduttore P.V. Napoli C.le; Orlando Di Meo, Op. Sp. 1. Tronco Lav. Minturno; Giovanni Di Sano, Op. Sp. 17. Tronco Campobasso; Antonio Esposito, Op. Sp. 31. Tr. Mariglano; Gaetano Esposito, Ass. Viagg. DPV Napoli C.le; Vincenzo Fragliola, Manov. Spec. Staz. Castellammare di Stabia; Elia Funaro Ausiliario Staz. Caserta; Rocco Grieco, Operaio Spec. Aversa; Tammaro Miele, Manov. Capo di Napoli C.le; Vincenzo Mormile, Dev. Capo Staz. Cancello; Annibale Peluso, 1. Dev. Napoli Smistamento; Francesco Romeo, Seg. Tec. Sup. Uff. I.E. Ai neo pensionati auguriamo una felice, lunga quiescenza.

● **I nostri lutti.** E' venuto a mancare all'affetto dei suoi cari il Capo Gestione Superiore Vincenzo Frunzio — della Stazione di Torre Annunziata C.le. « Voci » si unisce al Cordoglio dei familiari, ai quali porge sentite condoglianze.

Anche al C.G. Sup. Vincenzo Marino — dell'Ufficio Commerciale — esprimiamo il nostro cordoglio per la dolorosa fine del suo caro papà, avvenuta a seguito di un incidente stradale.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Si è svolta** nei giorni scorsi a Siracusa, una riunione di esperti pubblicitari delle Amministrazioni aderenti al « Centro di Publicità » dell'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), alla quale sono intervenuti anche alti Funzionari del Segretariato dell'Unione predetta.

Il saluto augurale agli intervenuti ai lavori è stato porto — a nome del Sig. Direttore Generale — dal Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo.

● **A Messina,** nel refettorio dell'Officina Veicoli, si è svolta una simpatica cerimonia per salutare il Capo Impianto ing. Giovanni d'Angelo il quale è stato ritrasferito a Palermo ed all'ing. Antonino Borrello, che lo sostituisce. Il Dirigente Amministrativo dell'Officina, Cav. Raffaele Basile, ha porto ai due Funzionari il saluto del personale tutto che, in segno di stima, ha voluto offrire una targa ricordo all'ing. D'Angelo. Questi nel ringraziare ha esternato il suo rammarico nel lasciare l'Officina e la Città alla quale è legato da tanti graditi ricordi. Anche l'ing. Borrello ha rivolto ai presenti il suo saluto dicendosi lieto del nuovo incarico affidatogli.

● **Le nostre condoglianze** al 1° Dirigente ing. Vincenzo Gallo, Sostituto del Capo dell'Ufficio Movimento, per la morte della mamma, ed al Segretario Reginaldo Caravaglios, del Deposito Locomotive di Palermo, per la morte, in giovanissima età, della moglie.

● **Sono stati collocati a riposo,** beneficiando della legge degli ex combattenti, i Capi Stazione Superiori Pietro Barone, della stazione di Palermo Lolli, e Francesco Fanale, della stazione di Palermo Brancaccio, ottenendo, nella circostanza, la promozione a Capo Stazione Sovrintendente. Auguri.

● **E' nonno** per la seconda volta il Segretario Rocco Enia, dell'Ufficio Lavori, con la nascita del vispo nipotino Fabio Ma-

ria. Auguri.

● **Nozze:** il giorno 4 ottobre u.s. la Sig.na Maria Concetta Enia, figlia del Segretario Rocco, dell'Ufficio Lavori, si è unita in matrimonio con il dott. Arturo Carella. Ai novelli sposi auguri di ogni benessere.

● **Binario dieci** per le sorelle Maria Angela e Stefania Casteliana, figlie del Capo Treno Carmelo, del D.P.V. di Caltanissetta, le quali hanno rispettivamente conseguito, con ottimi punteggi, la licenza media e la licenza elementare.

● **Congratulazioni** ai seguenti colleghi promossi, dal 1° gennaio 1973, Capi Stazione Sovraintendenti: Paolino Rubino, Francesco Crapanzano, Francesco Di Giorgio, Francesco Bianco, Placido Ancione, Santi Quagliana, Gaetano Lo Bue, Andrea Di Stefano, Vincenzo Amico, Stefano Torregrossa, Salvatore Marziano, Michele Gorgone, Pietro Calabrese, Filippo Costanzo, Pietro Arancio, Antonino Di Vincenzo, Gandolfo Miceli, Pietro Di Cristina, Raffaele Lepreri e Pasquale Liscandrello.

REGGIO CAL.

Redattore:
Vincenzo Fotia
Tel. 3520

● **Quiescenza:** l'operaio specializzato dell'armamento Giovanin Marra di Curinga ha lasciato il servizio attivo dopo moltissimi anni di lavoro e di fedele attaccamento alla nostra Azienda. Attraverso queste colonne Marra ci ha pregato di rivolgere un cordiale saluto a tutti i componenti la grande famiglia ferroviaria. Da parte nostra gli auguri per una lunga e serena quiescenza.

● **Promozione**: apprendiamo con vivo compiacimento che il Cav. Michele Trebisacce della stazione di Paola è stato promosso Capo Stazione Sovraintendente. Nell'inviare auguri al collega Trebisacce ci è anche gradita l'occasione per rivolgere il nostro saluto al papà del collega, Sig. Giovanni Trebisacce residente a Firenze, che ci segue assiduamente attraverso il nostro Giornale.

◑ **Improvvisa scomparsa** di un sindacalista: Larghissimo cordoglio ed emozione ha destato negli ambienti ferroviari ed in particolare in quelli sindacali l'improvvisa ed immatura scomparsa dell'Assistente Capo di Stazione Frosina Giuseppe attivo dirigente sindacale ed alfiere in molte battaglie combattute e vinte per il personale. In questo momento di dolore giungano alla famiglia i sensi della nostra umana solidarietà.

E' deceduto improvvisamente il Segretario Tec. Superiore dei Lavori Antonio Pignata. Alla famiglia ed in particolare al fratello Macch. Francesco le nostre sentite condoglianze.

● **Onorificenza:** il Segr. Superiore di 1ª classe Dott. Filippo Calipari, Capo della Segreteria Divisionale della Trazione è stato insignito della onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. Rallegramenti.

● **Fiocco celeste:** il Verificatore Francesco Alampi della Squadra Rialzo di Villa S. Giovanni è felicissimo papà. La moglie signora Maria gli ha fatto dono di un bel maschietto, il primo della serie che auguriamo lunga, al quale in omaggio del nonno materno è stato dato il nome di Fabio. Auguri!

● **Laurea:** con lusinghiera votazione ha conseguito la laurea in Economia e Commercio la distinta signorina Antonietta Azzarà figliuola del Commesso dell'U.P.C. Vincenzo. La Tesi trattata è stata: «L'impossibilità sopravvenuta della protezione». Relatore il Ch.mo Prof. Giacomo Gazzara. Alla neo dottoressa i nostri rallegramenti.

● **Fiori d'arancio:** nella Chiesa Madre di Sapri il molto reverendo Parroco ha unito in matrimonio il Dott. Ing. Antonio De Gennaro, figlio del Segretario Ippolito dell'Ufficio Movimento con la signorina Giuseppina Sala laureanda in Pedagogia diletta figliuola del capostazione Antonio di Sapri. Auguri di ogni bene!

● **Saluto di commiato:** una simpatica cerimonia di commiato si è svolta all'Ufficio Commerciale in occasione dell'avvenuto esodo volontario di alcuni funzionari. Sono stati festeggiati: il Comm. Dott. Vincenzo Cappelleri già Capo dell'Ufficio da lunghissimi anni e collocato a riposo con la qualifica di Dirigente Generale; i dottori: Arturo Placanica, Paolo Caminiti, Gaetano Pezzano, Vincenzo Calabrò e Domenico Serranò a riposo con la qualifica di Dirigente Superiore. Il Dott. Cappelleri anche a nome dei colleghi ha rivolto un caloroso saluto di ringraziamento per il cordiale incontro cogliendo l'occasione per sintetizzare il lavoro svolto durante la sua dirigenza accennando ai problemi affrontati e risolti. La dirigenza dell'Ufficio Commerciale è stata affidata al Dirigente Sup. Dott. Giuseppe Romeo funzionario serio e preparato al quale porgiamo il nostro cordiale «buon lavoro».

ROMA Servizi

◑ **Festa grossa in casa del nostro Direttore dr. Alberto Ciambricco: la figlia Rita si è sposata con l'ing. Giuseppe Masci, a Roma nella Basilica di S. Giorgio in Velabro. Testimoni, l'on. Luigi Scalfaro e l'on. Aldo Bozzi. La Redazione, l'intero Ufficio Relazioni Aziendali e gli innumerevoli amici del dott. Ciambricco e di Rita porgono cordialissimi auguri.**

● **Per la seconda volta** nonno il nostro Segretario di Redazione Cav. Uff. Ennio Alteri. E' infatti nata Manuela secondogenita della figliola Maria Irma e di Carlo Cristini. Auguri cari ad Ennio e un cordiale «benvenuto» a Manuela!

● **Nonno** anche Luigi Maria Covanti, Segr. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio 5° del Servizio A.G. Sua figlia Maria Rosaria ha avuto un maschietto al quale è stato imposto il nome di Alessandro. Auguri cordialissimi.

◑ **Nozze di diamante** per Eugenio Angelosanto ed Erminia Tagliaferri genitori di Pietro, Ass. Capo a Roma Smistamento e Pasquale Op. Spec. dell'Istituto Sperimentale. Ci uniamo di cuore ai tanti parenti ed amici nel formulare i nostri affettuosi auguri.

◑ **Francesca è venuta** ad aggiungersi alla già numerosa famiglia di Carlo Gardini, operaio qualificato della Tipolitografia della Direzione Generale. Ora i figli sono tre, un bel record se si pensa che l'amico Carlo si è sposato appena due anni e mezzo fa! Auguri...

● **Manola è venuta** nei giorni scorsi ad allietare la famiglia di Sandro Testa, figlio di Angelino, autista presso la Direzione Generale. Auguri vivissimi alla mamma, Rossana Barra, al papà e soprattutto al nonno, nostro caro amico!

● **Ancora un successo** per Maurizio Cerboneschi, figlio di Mauro, applicato presso la Direzione Generale. Maurizio è risultato terzo al concorso mondiale di fisarmonica, categoria juniores tenuto a Colombiéres nei giorni scorsi. Auguri e felicitazioni.

◑ **Nastro rosa** in casa di Mario Miniaci, Revisore Superiore presso il Centro Elettronico. E' nato Antonio Federico, figlio, nipote e pronipote di ferrovieri. Auguri alla mamma Anna Maria e a tutti i familiari.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

◑ **L'annuale cerimonia** per la premiazione dei Titolari distintisi nella ventunesima edizione del concorso per l'abbellimento degli Impianti, organizzata anche con la collaborazione degli E.P.T. e dell'Assessorato al Turismo della Valle d'Aosta, ha avuto luogo il 24 ottobre a Pessione, iniziando con una visita al Museo di storia dell'Enologia e con la proiezione del documentario «Stazioni fiorite 1973». Il seguito della manifestazione si è svolto a Poirino, dove il Direttore Comp.le Ing. Stiassi, dopo un breve ed applaudito discorso di circostanza, ha consegnato i premi ai vincitori.

Le stazioni premiate sono: La Salle, Asti, Limone, Torino PS, Casale Monf., Romagnano, Varallo Sesia e Valle Lomellina.

Il «Premio speciale» è stato conferito alle Stazioni di: Torreberetti, Aosta, Oleggio, Cuneo, Borgovercelli, Quincinetto, Acqui Terme e Costigliole d'Asti, mentre le distinzioni per gli «Impianti vari» sono andate ai DL di Torino e Novara, ai Tronchi Lav. 47° di Fossano e 20° di Oleggio, all'Officina IE di Torino, al 28° Tronco IE di Valenza ed ai DLF di Cuneo e di Novara.

◑ **I Soci della F.I.M.F.** (Federazione Italiana Modellisti Ferroviari) si sono dati appuntamento il 4 novembre ad Alessandria per compiere un breve viaggio di «Addio alla trifase» in occasione della trasformazione a corrente continua di numerose linee della zona ligure-piemontese.

La manifestazione si è così articolata: visita al DL ed al nuovo Smistamento di Alessandria, viaggio a trazione trifase per Acqui e poi per Nizza Monf., di qui rientro ad Alessandria con treno a vapore. Circa centocinquanta erano i partecipanti, guidati dal Vice Presidente della FIMF Rag. Raoul Rossi e dagli esponenti della Sezione piemontese, Ing. Edoardo Pecco e Sig. Alessandro Veronese; ottima, come sempre, l'organizzazione dell'avvocato alessandrino Giuseppe Astori.

I Fermodellisti desiderano ancora ringraziare da queste colonne i nostri Dirigenti degli Impianti visitati per la squisita ospitalità loro offerta nella circostanza.

● **In occasione** della «5ª Giornata dell'AVIS», il 21 ottobre — alla presenza di altri gruppi aziendali astigiani — è stato benedetto dal Vescovo Mon-

LA MEDAJA D'ORO

Trentacinquanni ma me sembra ieri
ch'entrai ner mucchio de' li' ferovieri.
Ero giovane e pieno de' bardanza
ma er tempo passa... e sto' mettenno panza.
Me sembra ieri che agganciavo i treni
come 'npicchio sartavo su' li freni
mo' che è che non è bojaccia monno
'ndo' m'arivorto sento chiamà nonno.
Ho pistato la rete tutta intera
pure durante er tempo de' la guera
sotto i bombardamenti der nemico
me se n'è annato quarche grande amico.
Puro co' l'accidenti che se pija
la nostra è stata sempre 'na Famija.
Ho scritto ste parole co' la rima
pe' arringraziavve tanto de la stima
doppo trentacinquanni de lavoro
m'hanno affibbiato 'sta medaja d'oro.

FIOR

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

signor Cavanna il labaro del Gruppo Donatori Sangue del DLF di Asti, di nuova istituzione. Alla cerimonia erano presenti tutte le Autorità civili, militari e religiose della Provincia, il Presidente Nazionale dell'AVIS Dr. Carminati e, per la nostra Azienda, il C.S. Titolare Amoretti, il Capo ona IE Trombini ed il Presidente del DLF Bagnasco. Alla gentile madrina, Assist. di Stazione Mirella Ottaviani, ed ai trenta donatori componenti il nuovo Gruppo, già distintosi con oltre settecentosessanta donazioni, auguriamo la migliore fortuna.

● **Nel salone** della sede centrale del DLF di Torino, il 22 novembre, è stato proiettato il documentario « Sci agonistico e acrobatico »; un folto ed attento pubblico ha seguito la proiezione, che ha particolarmente interessato gli appassionati della montagna.

● **Un « bravo »** di tutto cuore al 1° Manovratore Giuseppe Maniscalco ed al Manovale Gioacchino Caracausi, di Torino PN, ai quali è stato conferito un encomio solenne per aver salvato, con grave rischio della loro vita, una ragazza che con intenzioni suicide si era posta in mezzo alle rotaie e stava per essere travolta da una colonna in manovra.

● **Soltanto** ora ci è pervenuta la notizia che al Macchinista in pensione Giovanni Tondolo, già del DL di Torino, è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I. per le sue capacità di tecnico e di istruttore. Vivissimi rallegramenti.

● **Ancora cinque anni** e poi potrà dire di aver raggiunto già un bel traguardo: è l'augurio vivissimo che formuliamo per il nostro lettore Flavio Bianzeno, già fuochista del DL di Torino in pensione dall'aprile 1931, che il 15 dicembre compie la bella età di novantacinque anni. Fra un lustro, dunque, sempre vegeto ed arzillo, però, come adesso.

● **Binario dieci:** per il giovane Stefano Dazia, figlio del Macchinista Alfredo del D.L. di Torino, laureatosi a Torino in Medicina Veterinaria con 110/110, lode e diritto di stampa, discutendo con il Prof. Barasa la tesi: « La polpa dentale degli equini: struttura, vascolarizzazione e modificazione con l'età »; per il giovane Piero Pisoni, figlio del Segr. Rag. Giuseppe dell'Ufficio MT, laureatosi a Torino in Economia e Commercio con la tesi: « Analisi economico-finanziaria del bilancio d'esercizio. Esame di un caso concreto », discussa con i Proff. Dezani e Ferrero.

● **Marcia Nuziale** per i seguenti Agenti del D.L. di Novara: A. M. Stefano Fabrizio con la Sig.na Simonetta Andreoni; A. M. Fausto Visentini con la Sig.na Maria Grazia Rosa; Man. Spec. Paolo Comelli con la Sig.na Anna Maria Patrucco; Man. Giuseppe Fressi con la Sig.na Viviana Ciliberti.

● **Cicogna Express:** Arianna all'Operaio q. Franco Bachetti del Posto Verifica di Modane; Fabio al Man. Pietro Massarelli; Antonio al Man. Giuseppe Frisoli; Antonio al Man. Mario Mancini; Silvia al Macch. TM Elio Marangoni, tutti del DL di Novara. Felicitazioni ai Genitori ed auguri ai bimbi.

● **E' deceduto** il C.S. Sup. Alessandro Sacchetti, della Stazione di S. Ambrogio; alla famiglia l'espressione del nostro più vivo cordoglio. Profonde condoglianze porgiamo anche al CS Sup. Maurizio Alessandria, della Stazione di Alba, il cui figlio Giampiero, in servizio di Sottufficiale della Marina a La Maddalena, è perito a soli ventitrè anni in un incidente stradale.

● **All'Assistente** di Stazione Antonio Giordano di Avigliana che si è unito in matrimonio con Maria Sicilia, gli auguri di Voci e del personale della stazione di Avigliana.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Tatzelwurm:** sono di moda la marcie non competitive: le chiamano con i nomi più strani per farne risaltare il carattere popolare, ma quella del Tatzelwurm può sintetizzarsi nella « mozzafiato ». 35 mila metri di fatica estenuante in un percorso di asprezze da capogiro: la più ardita del Trentino-Alto Adige. Da Bolzano al tetto del Tatzelwurm, presso Lavenna, a quota 1527 in dieci ore di tempo. Fra quei « matti », innamorati della montagna, c'era il geom. Andrea Calabria, Capo del Reparto 13 dell'Ufficio Lavori di Bolzano. Unico ferroviere fra i 2700 partecipanti, ha impiegato un tempo sorprendente pari alla metà esatta di quello previsto, guadagnandosi una bella medaglia d'oro. Complimenti all'amico Calabria che ha dimostrato ai colleghi (speriamo che l'anno prossimo non manchino) di avere buoni garretti che pigiano meglio sulle salite delle montagne che non sugli acceleratori delle macchine dell'autorimessa dipendente dal suo Reparto.

● **Avis:** a Pianezze di Valdobbiadene sta sorgendo il tempio internazionale della solidarietà umana voluto dall'esemplare altruismo dei donatori di sangue. Esso è stato visitato il 7 ottobre dagli aderenti al gruppo AVIS-Ferrovieri di Verona guidati dal collega Capo Treno Aldo Migaldi. Dinnanzi a quest'opera così significativa, volta a testimoniare la fratellanza universale, l'umanità non può restare indifferente e i ferrovieri Avis di Verona (circa 300) nel 1972 lo hanno dimostrato con oltre 550 donazioni. Nell'occasione, segnaliamo la « Giornata della Donazione » organizzata dal Dopolavoro di Mantova presso l'ambulatorio della stazione. Hanno risposto all'appello 51 ferrovieri. L'equipe medica dell'Avis e i nostri infermieri Lidia Colonna e Eolo Bottazzi sono rimasti stupiti; il Presidente DLF, Sig. Dario Lodi Rizzini e il Segretario, Sig. Cirano Vestina, soddisfatti.

● **Trento:** 6° anniversario del sacrificio dei militari Polfer, Brigadiere Filippo Foti e Guardia Scelta Edoardo Martini. I ferrovieri trentini il 30 settembre hanno sostato, in silenzio, davanti al monumento dedicato agli eroi che, rinunciando alla vita, hanno evitato la sicura devastazione dell'impianto.

● **Lauree:** l'applicato Capo Lino Casato dell'Ufficio Personale ce l'ha fatta! Non lui, intendiamoci! Il suo figliolo Gianfranco, che si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Padova il 13 novembre. Ora, l'amico Lino, liberato dalla pressante preoccupazione, brinderà, sereno, insieme ai familiari ed agli amici con il genuino vino veronese che egli, da buon intenditore, sa scovare negli anfratti della Valpolicella.

Ingegnere Chimico è diventato presso l'Ateneo di Bologna Claudio, figlio dell'Applicato Tecnico Capo Fausto Esmanech in servizio all'Ufficio Trazione. Relatore è stato il prof. ing. Giovanni Brighenti con il quale Claudio ha discusso la tesi: «Trattamenti per via liquida di gas naturale contenente solforato ». Il punteggio ottenuto: 99/100 indica in Claudio l'ingegnere più bravo nel ramo.

Alle orgogliose famiglie i nostri auguri ed ai neo-dottori le migliori congratulazioni.

● **Vicenza:** il piccolo Deposito Personale Viaggiante ha organizzato recentemente un riuscito simposio per i colleghi collocati a riposo: Capitreno Lorenzo Miglioranza e Giuseppe Tonin; Conduttori Severino Piva e Ambrogio Steffan. Erano presenti alla festosa serata anche i vecchi pensionati mentre i giovani, con scherzosi mottetti davano il simbolico addio ai loro « pater ».

● **Fiori d'Arancio:** presso l'Abbazia di Frosinone, il 21 ottobre, si sono uniti in matrimonio Annamaria, figlia del Capo Stazione Superiore Michele Bruno in servizio presso la stazione di Lana-Postal, con il dott. Carlo Callegari. Rallegramenti ed auguri all'amico Michele che ora aspetterà sulla Meranese, con un po' di pazienza, l'arrivo del nipotino.

● **Cicogna Express:** Ivo all'Op. Qual. Clari Olivo del Deposito Locomotive di Bolzano; Giuseppina al C.S. Giuseppe Puleo della Stazione di Ponte Adige; Sara Elena al Manovale Pasquale Rotunno della Stazione di Ponte Adige; Elena dell'A. Macch. Giancarlo Ferraretto del Deposito Locomotive di Bolzano; Cinzia all'Op. Qual. Eugenio Capitanio dell'Officina GR di Vicenza; Simone all'Ass. Capo Giuseppe Pertile della Stazione di Verona PN; Davide all'Op. Qual. Luigi Brunelli dell'Officina GR di Vicenza; Claudia all'Op. Qual. Dario Melegati distaccato presso l'Ufficio Personale Comp.le di Verona; Valentina al Manovale Tarcisio Sasso della Stazione di Verona PN; Simona al C.S. Pietro Callera della Stazione di Verona PN; Micaela all'Op. Qual. Karl Messua del Deposito Locomotive di Bolzano; Fabrizia al Manovale Antonino Gianni del Deposito Locomotive di Bolzano; Michele al C.S. Giancarlo Massagrande della Stazione di Ca' di David; Adriana al Dov. Giuseppe Sgarbi della Stazione di S. Candido.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Un sole luminoso,** quasi estivo, ha rallegrato le varie cerimonie indette per la Festa del Ferroviere.

Al rito della Messa e al discorso inaugurale del Padre Cappellano Giovanni Zenarola O.F.M., nell'atrio della Stazione di Venezia S.L., ha fatto seguito la benedizione degli alberi — ricordo nel parco della Rimembranza. Erano presenti il Direttore Compartimentale, i Capi dei vari Uffici, il Commissario Comp.le di P.S., i numerosi esponenti sindacali, ed un folto stuolo di ferrovieri, oltre agli « anziani della rotaia » i quali, poi, nella sala del Teatro del D.L.F. hanno ricevuto direttamente dalle mani del Direttore, ing. Pradella, la medaglia d'oro ed il diploma di benemerenza. Nella circostanza il Direttore ha pronunciato una toccante e calda orazione ed ha proceduto successivamente alla premiazione dei vincitori del concorso per il decoro e l'abbellimento degli impianti.

● **Trasferimenti:** il dott. Renato Servidio è stato trasferito dalla Direzione del locale Commissariato di P.S. a quella del Compartimento di Bologna.

Nell'intimità della sala della biblioteca del D.L.F. il Consiglio Direttivo unitamente al Direttore Compartimentale ed ai vari Capi Ufficio gli ha porto l'augurio d'un presto arrivederci e in posto di maggiore responsabilità. A sostituirlo è arrivato da Roma (Ministero degli Interni) il dott. Francesco Sangiorgio, Vice Questore - Primo Dirigente. Benvenuto al neo arrivato e auguri di buon lavoro a Venezia da parte di « Voci ».

● **Chi non ricorda** il compianto Padre Massimino da Plois, Cappellano Compartimentale di Venezia?

Egli ha realizzato, con i ferrovieri e per i ferrovieri, il « Centro di cultura e ferie » in località Cugnan di Ponte nelle Alpi, dove in molti hanno trascorso, sia per convegni di studio o per ferie, giorni di pace e serenità indi-

menticabili. La novità eccezionale è che quest'anno la gestione della Casa è stata assunta da un gruppo di « volontarie francescane » laiche, di Thiene (Vicenza). Esse si dedicano, disinteressatamente al governo ed alla accudienza della casa, il loro compito è totalmente gratuito, lo fanno solo per vocazione e per carità cristiana.

Chi è stato quest'anno lassù sente il bisogno, attraverso le colonne di Voci di porgere un ringraziamento ed un plauso veramente sincero a questo gruppo di donne che, nel nome di Dio, asseconda quello spirito di amore a favore dei ferrovieri di cui Padre Massimino ha lasciato un profondissimo ricordo.

◗ **Marcia nuziale** all'Ufficio Personale Compartimentale di Venezia. Il Segretario Superiore sig. Claudio De Luigi ha sposato la gentile signorina Concetta La Naia, segretario, entrambi dell'ufficio pensioni. Agli sposi giungano sincere felicitazioni ed auguri da parte di « Voci » e di tutti i colleghi.

◗ **Siamo lieti** di poter annunciare, pure da queste colonne, che l'operaio specializzato di armamento a riposo Bertino Pigro, residente a Polla (Salerno) è divenuto nonno un'altra volta. Suo figlio Carlo, Assistente Capo presso la Stazione di Basiliano, ha avuto un altro maschietto, Francesco, nato a Udine, che assieme al fratellino Alessio, assicura la stirpe ferroviaria. Rallegramenti ai bravi genitori, al nonno ed auguri al neonato.

◗ **Sono andati in pensione** per raggiunti limiti di età e di servizio: il Manovratore Capo Attilio Silvestri di Venezia-Mare; l'Ass. Viaggiante Romano Facco del DPV di Padova; gli Aiuto Macch. Giovanni Fattoretto e Pietro Rossato del D.L. Mestre; lo Ass. Capo Antonio Frasson della staz. di Padova; il Tecnico I.E. Ettore Bonas e l'Operaio spec. Bruno Minto della 1ª Zona I.E. di Mestre; il Primo Deviatore Domenico Darsiè ed il Manovratore Capo Dario Deppieri della Staz. Di Mestre; il Tecnico I.E. Decimo Crosato della 7ª Zona TT. di Mestre; l'Ass. Capo Armando Perin della Staz. di Treviso C.le

A tutti un cordiale saluto di lungo e sereno riposo.

● **Il 16 novembre** si è spento presso l'Ospedale di Verona il dott. Luigi Supino, da poco a riposo come Primo Dirigente. Per anni era stato il Delegato ai Contratti della Direzione Comp.le di Venezia. Noto per la sua gentilezza, signorilità, semplicità, la sua improvvisa scomparsa ha lasciato profondamente scossi tutti gli amici, i colleghi ed i suoi ex dipendenti. Alla moglie ed al giovane figlio, « Voci » porge le più sentite condoglianze.

◗ **Condoglianze** sincere anche alle famiglie del sig. Bruno Magnabosco, Operaio Specializzato presso il D.L. Treviso, del sig. Girolamo Rigon, Ausiliario Viaggiante del DPV, di Padova; di Tullio Portantiolo, Capo Stazione Superiore dell'Ufficio D.C. di Mestre; e di Livio Nadal, Capo Gestione della Stazione di Sacile, recentemente scomparsi.

Questi mini-atleti (età 12-13 anni) formano la squadra « GIOVANISSIMI » del DLF ROMA partecipante al Campionato Federale di categoria. Attualmente guidano la classifica del proprio girone. Auguri! Da sinistra a destra (in piedi): l'Allenatore NOVELLI, PICA, PASQUALONE, AMBROSI, GIARDINI (Cap.), DI MATTEO, RISPOLI - Accosciati: NOVELLI, FERRARI, GUBERNARI, MUSUMECI, FIORANI, GATTUSO, MACRINO.

FILATELIA

ITALIA

Il giorno 5 novembre le Poste Italiane hanno emesso una serie di francobolli di posta ordinaria dedicata ad « artisti italiani ». La serie è composta di 5 valori da L. 50 cadauno.

Le vignette sono costituite, secondo uno schema che si ripete su tutti i soggetti, dal ritratto dei singoli artisti in ovale circondato da una fascia bianca recante in basso il relativo nome.

I ritratti riprodotti sono:

— per Sandro Filipepi detto il Botticelli: autoritratto, dal dipinto a tempera su tavola « Adorazione dei Magi » Firenze-Uffizi;

— per Giovambattista Piranesi: ritratto inciso su rame nel 1750 da Francesco Felice Polanzani - Roma - Calcografia Nazionale;

— per Giambattista Tiepolo: autoritratto dall'affresco nel soffitto dello scalone, nella residenza dei Principi Vescovi di Würzburg;

— per Paolo Caliari detto il Veronese: autoritratto dal dipinto ad olio su tela « La cena in casa Levi » - Venezia - Galleria dell'Accademia;

— per Andrea del Verrocchio: ritratto su tavola, attribuito a Lorenzo di Credi - Firenze - Uffizi.

Tiratura: quindici milioni di esemplari ciascuna.

* * *

Il giorno 10 novembre sono stati emessi tre francobolli della serie ordinaria « Fontane d'Italia » del valore di L. 25 per ciascun francobollo.

Questi tre primi francobolli della serie « Fontane d'Italia » riproducono le fontane dell'Immacolatella di Napoli, di Piazza Pretoria in Palermo e di Trevi in Roma. Il soggetto del francobollo dedicato alla fontana dell'Immacolatella a Napoli rappresenta la fontana marmorea, adorna di statue di Pietro Bernini e di Michelangelo Naccherino, un tempo collocata presso la Reggia e dal 1906 trasferita nel rione Santa Lucia, ove trovasi tuttora. Il soggetto del francobollo dedicato alla Fontana di Piazza Pretoria in Palermo raffigura, sullo sfondo dei palazzi che delimitano la piazza, la fontana marmorea a pianta circolare a due elevazioni, al cui centro si innalza un fusto a tazze circolari dalle quali si riversa l'acqua.

Il soggetto del francobollo dedicato alla Fontana di Trevi in Roma raffigura la fontana nell'aspetto conferitole nel 1762 dall'architetto Nicola Salvi. Le vedute sono racchiuse entro una cornice identica per tutti i soggetti, di stile composito, che si adegua alle differenti architetture delle fontane. La cornice delimita uno spazio in cui, oltre alla rappresentazione della fontana, trova posto, in alto, il nome della città ove essa è collocata. In una targa posta alla base della stessa cornice è inserito il nome della fontana.

Tiratura: quindici milioni di esemplari di ciascuno dei tre valori.

SAN MARINO

Il giorno 7 novembre le poste Sammarinesi hanno emesso una serie di francobolli dedicata ai « Balestrieri ». Con questa serie la Repubblica di S. Marino ha voluto celebrare lo splendido successo ottenuto dai Balestrieri Sammarinesi nel torneo annuale della balestra svoltosi, quest'anno a Massa Marittima il 15 luglio 1973, nel corso del quale i Sammarinesi hanno conseguito sia la vittoria individuale che quella a squadre. La tradizione dell'uso della balestra a San Marino è antichissima ed è sancita dalla rubrica XXXVIII degli Statuti del 1600. La serie è composta da nove valori per un totale di lire 450 facciale.

Abbiamo la possibilità di riprodurre i quattro valori della serie dedicata a Gentile da Fabriano la cui emissione è prevista per il giorno 19 dicembre 1973 e ci riserviamo di darne una descrizione accurata dopo aver visto i francobolli nella loro policromia originale.

PICCOLA POSTA

Il collega Giacomo Di Matteo, Presidente della Sezione Filatelica del Dopolavoro Ferroviario di Ancona, ci ha chiesto se è possibile dedicare una parte della nostra rubrica agli annunci filatelici di ferrovieri collezionisti che desiderano scambiare francobolli. Esamineremo la possibilità di realizzare quanto proposto dal collega Di Matteo e intanto invitiamo i ferrovieri collezionisti di francobolli esteri a mettersi in contatto con il circolo di Ancona per eventuali scambi.

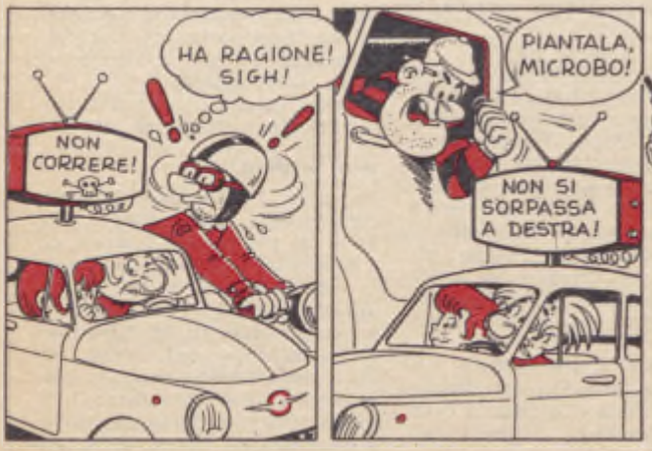
Sebastiano DI MAURO

Qui comincia l'avventura di Ninetto e zio Frescura

Ferroviere pensionato e inventore appassionato.

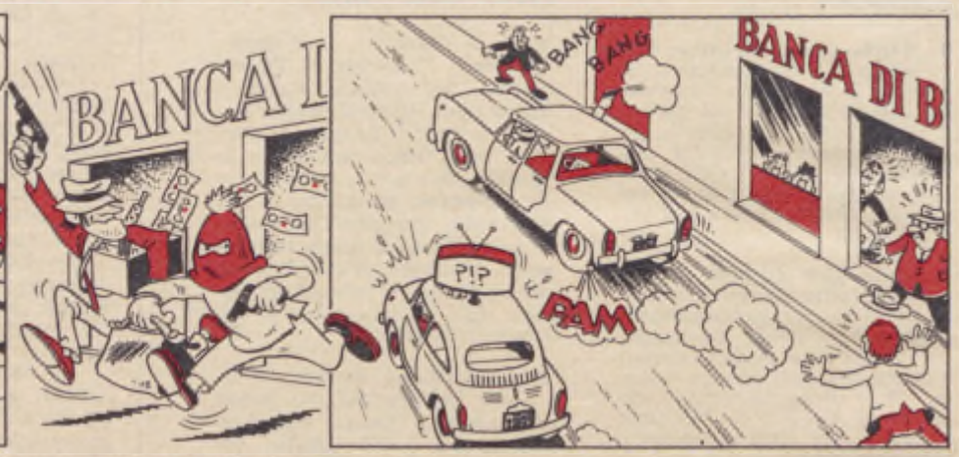
Questa volta l'invenzione è un visore a rotazione per trasmettere commenti sugli autisti prepotenti.

L'invenzione ha grande effetto e diverte assai Ninetto:



C'è chi grida a più non posso chi diventa tutto rosso

chi gli strilla sulla faccia chi fa gesti di minaccia.



Ma, d'un tratto, che succede? Chi c'è lì sul marciapiede?

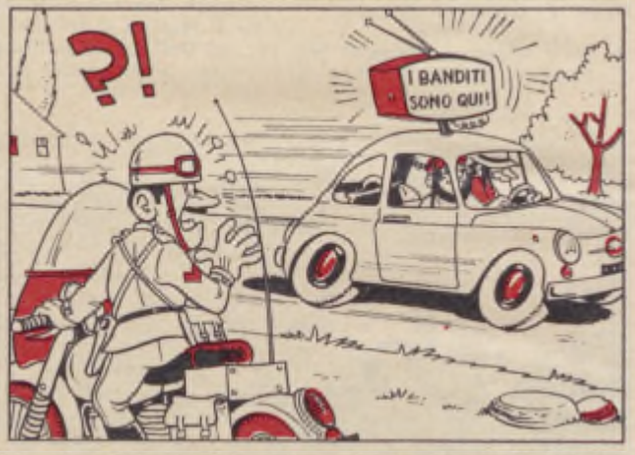
Alla Banca cittadina han compiuto una rapina

Il malloppo è assicurato ma fuggendo hanno bucato.

E' un momento di paura per Ninetto e zio Frescura

rapinati in tutta fretta dello loro vetturetta.

I banditi soddisfatti stan fuggendo come matti



ma ora scatta lo scherzetto combinato da Ninetto

che ha lasciato sul visore un messaggio accusatore:

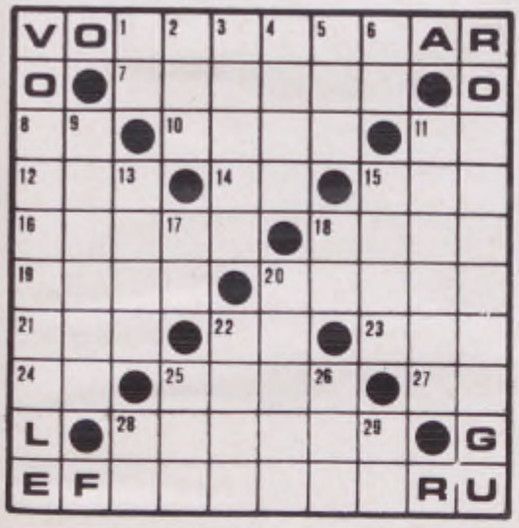
stupefatti e sbigottiti or si arrendono i banditi.

Festa grossa a Bassamura per gli eroi dell'avventura:

Per lo zio c'è un medaglione un discorso e un'ovazione

Per Ninetto che è piccino caramelle e un medaglino.

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 7) Le Terme della Val Camonica; 8) Nuovo Testamento; 10) Assonanza di versi; 11) Due gemelle nel letto...; 12) Norme eseguimento Trasporti; 14) Una sgradita risposta; 15) Periodo geologico; 16) Pianta simile al finocchio; 18) Altipiano Asiatico; 19) Aveva venti per sudditi...; 20) Merletto; 21) Il verso della cornacchia; 22) Sigla di Palermo; 23) Parità sulle ricette; 24) La fine di tutte le spie...; 25) Fiume della Francia, bagna Vendome; 27) Prime in Europa; 28) Poetessa inglese autrice di « La Signora di La Garaye ».

Verticali: 1) Sigla di Campobasso; 2) Il Pupazzo dell'Iris; 3) Un animale dalla pregiata pelle; 4) Solitario per il poeta; 5) Moglie di Giacobbe; 6) Articolo per scolaro; 9) Un cantante d'opere; 11) Eccetto, salvo; 13) Un dipinto; 15) Il profeta che fu rapito in cielo; 17) Titolo regale della moglie di Menelik; 22) Meato della pelle; 25) Il nome dell'attore Chaney; 26) Le prime lettere di Roberto; 28) Nord-Est; 29) Il sodio.

Frase doppia (2, 3, 3, 5, 1 = 1, 6, 7)

BEATI LORO!

Risiede nell'America un parente
che problemi non ha: è possidente!
Sua moglie sempre in casa suol restare
e mai non la si vede lavorare!

IRMA

Scarto iniziale (10/9)

ANASTASI DELLA JUVE

Valide trame è solito studiare
e cerca imporsi con ficcanti azioni:
di astuzie, nel suo piccolo, si avvale...
Che si può far degli svedesi a meno
dimostra essenzialmente, e fa scintille
anche a riguardo della Nazionale.

CIAMPOLINO

Doppia zeppa (7, 5 = 8, 6)

BIRICHINA...!

Guarda questa brunetta pasticciona
come ha ridotto l'abito indecente.
Lei non si ferma mai, non c'è pericolo,
e si reputa... un'autoefficiente!

FJODORO

Sciarada (5/6 = 11)

LA BRAVISSIMA ACROBATA

Guardate, mentre passa dentro i cerchi,
che... presenza di spirito possiede!
Ecco, adesso sul filo si produce,
elegante reggendosi su un piede:
poi fa, rivolta al pubblico umilmente:
E' un piccolo esercizio solamente!

MARIN FALIERO

Indovinelli

AVVOCATO ABILE E SENZA SCRUPOLI

Si fece in quattro e, pur d'averla vinta,
ricorse a un piano già prestabilito:
per non trovarsi infatti a mal partito,
del processo alla svolta decisiva,
con abil mossa indusse il testimone
a cambiare la sua deposizione.

MARIN FALIERO

VISIONE MARINA

Esci dall'acque chiare e mollemente
t'adagi ad asciugare;
sei bianca e liscia: arrosserai tra breve
avvolta nel diffuso
calor che impregna la distesa salsa...

OMBRETTA

L'AMANTE DI MATA HARI

« A portata di mano (con che arti!)
giungesti, ed or ti tengo: con fervore
fatti sentire, debol non mostrarti,
spia del mio cuore! ».

IL TROVIERO

FRA PUGILE E CREDITORE

Si vuol... contender? Vada!
Per la partita sempre accesa è questa!...
Ed in mezzo alla strada
tira un diretto, con gran forza, in testa.

IL VALLETTO

ASSOLTO!

Per tante volte egli fu alla sbarra,
poi, fornendo le prove, fu a cavallo;
e quando giunse alfin la libertà
fece salti e capriole in quantità.

IPERION

LA MIA INSOPPORTABILE DOMESTICA

M'aveva rotto un vaso e mi son detto:
« E' questa d'arrestarla l'occasione! »
Ma quella, rossa, m'è scappata fuori
per fermarsi col solito... garzone.

FAN

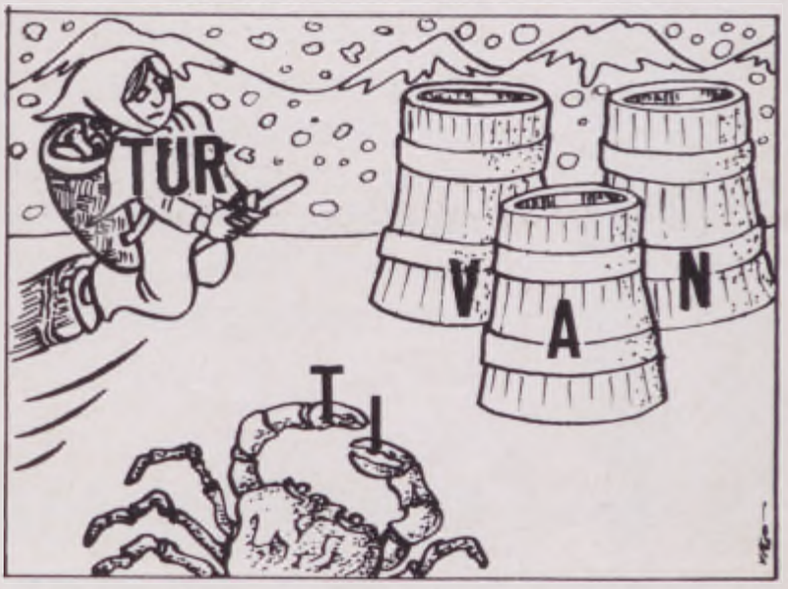
NEL TRABOCCHETTO MATRIMONIALE

Qualcun (bestia!) ci cade e in tale stato
quasi insensibilmente s'è adagiato:
lo tengo gli occhi aperti e dico: « Ohibò,
giammai per mia natura ci cadrò! ».

TRAIANO

REBUS (frase: 4.1.6.1.2.1.5.2 = 1.8.7.1.5) di Vago

REBUS (frase: 3.6.1.1.5.1.1.1.4. = 5.9.9) di Vago



SOLUZIONI

FRASE DOPPIA: Io zio Sam assai à = l'ozioso massaia.
SCARTO INIZIALE: F-accendino.
DOPPIA ZEPPA: macchia scura = macchiNa sicura.
SCIARADA: botte-ghetta.
INDOVINELLI: la staffetta: la pasta asciutta: il polso: la locomotiva: il ginnasta: l'emorragia: il letargo.
REBUS: Iago G: Natale T: tè R: Adamo RE = l'agognata lettera d'amore.
REBUS: TUR befana: T I chele: V A N tine = turbe fanatiche levantine.
CRUCIVERBA: Orizzontali: 7) Boario: 8) NT: 10) Roma: 11) TT: 12) Net: 14) No: 15) Era: 16) Aneto: 18) Alai: 19) Eolo: 20) Trina: 21) Cra: 22) Pa: 23) Ana: 24) ie: 25) Lolr: 27) eu: 28) Norton. **Verticali:** 1) Cb: 2) lor: 3) Daino: 4) Ermo: 5) Lia: 6) Lo: 9) Tenore: 11) Tranne: 13) Tela: 15) Elia: 17) To: 18) Ar: 20) Tatu: 22) Poro: 25) Lon: 26) Rob: 28) Ne: 29) Na.
Soluzione della frase chiave: **Voci della Rotaia augura buon e felice anno nuovo.**

I tuoi amici lo sanno.

E tu?

Un interesse doppio...

...per te e per la tua famiglia. Per te l'interesse più alto sui risparmi. Per la tua famiglia l'interesse più sollecito all'insegna dell'amicizia: dalle assicurazioni per un avvenire sereno alle sovvenzioni straordinarie; dalle concessioni di prestiti a tassi particolarmente vantaggiosi alle borse di studio per i ragazzi dalle elementari all'Università, ai premi-vacanze, alle crociere.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO