VOCI
DELLA
ROTAIA

1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

1

Anno XVIII - Gennaio 1975 - N.

ANNO XVIII - N. 1 - GENNAIO 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.
Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 int. 38233

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorio Sermarini, Franca Gallo, Francesco Grande, Isle Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Giorgio del Soldato, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Roberto Antonelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Vittorio Ciofani, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Oscar Coi, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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: Roma Termini, viaggiatori.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

OFFRIAMO LA NOSTRA SOLIDARIETA'

Caro Direttore,

seguo da molti anni l'attività del nostro Periodico Aziendale e ne apprezzo sinceramente la forma ed il contenuto umano e sociale, imparzialmente aperto a tutte le istanze dei giovani ferrovieri, degli anziani e dei pensionati.

Mi consenta ora di porre alla sua attenzione una grossa pena che tormenta numerose famiglie di colleghi in attività di servizio ed in pensione, quotidianamente impegnati ad affrontare il gravoso problema dei ragazzi subnormali e spastici.

Salvo sporadici casi di piccoli sussidi individuali, questi sfortunati colleghi e le loro famiglie non hanno ancora trovato né considerazione né aiuto.

Anche gli anni passati, perfino in occasione delle assistenze climatiche marine e montane, i loro figli minorati sono stati emarginati e respinti.

Non si dica, egregio Direttore, che esistono Organizzazioni cui incombe l'obbligo di provvedere. Non esistono, oppure — se esistono — non sono in grado, per le solite carenze, di esplicare i compiti d'istituto.

Peraltro alcuni enti, privati e pubblici, hanno istituito per i figli handicappati dei loro dipendenti centri di diagnostica precoce, di assistenza capillare per le singole famiglie, e sussidi mensili continuativi a favore di questi ragazzi e ragazze.

Mi chiedo perché mai fino ad oggi noi ferrovieri ignoriamo questo problema e non abbiamo compiuto alcun gesto di solidarietà verso i nostri fratelli colpiti da questo flagello.

Credo che, se « Voci » affronterà il problema, troverà una risposta unanime e generosa in tutti i ferrovieri in servizio ed in pensione.

Non lo pensa anche Lei, signor Direttore?

Rosa Sellito
Servizio Ragioneria - Roma

● *Il problema è certamente di quelli che colpiscono con incisività. Di quelli che hanno la forza di spingere, non solo alla meditazione e allo studio dei loro termini (il che sarebbe poco o costituirebbe, semmai, il punto di partenza), ma a porre subito in atto qualcosa di concreto per contribuire in qualche modo a risolverli.*

Finora (dobbiamo confessarlo) il problema dell'assistenza ai ragazzi subnormali ci giungeva soltanto come un'eco: di riflesso. Lo avevamo, sì, recepito, ma un po' alla lontana. Come quando si osserva il mare in tempesta stando al sicuro sull'alto della costa.

La sua lettera, ora, cara signora, è venuta a buttarci in acqua: ci ha messo di colpo a contatto con la crudezza della situazione. Una situazione di cui, ancora, ci sfuggono le dimensioni effettive, ma che ci impegnamo a chiarire e affrontare. Un impegno che non è da poco, indubbiamente. E', anzi, dei più gravosi e seri, come chiunque può intuire. Ma lo prendiamo volentieri e con decisione. Abbiamo già incaricato un nostro redattore di studiare, in profondità e rapidamente, i termini del problema e nel prossimo numero informeremo i nostri lettori sui risultati dell'indagine, su quello che si potrà fare e sui modi e i mezzi più idonei per farlo presto e bene.

PERCHE' TANTO RITARDO

Cara « Voci »,

vorrei domandarti perché l'I.N.A.F. (Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri) è tanto pigro nel liquidare l'assicurazione in caso di incidenti gravi come quello che è costato la vita ad un mio caro amico. I familiari intanto hanno dovuto affrontare ingenti spese ed anche per questo si trovano ora in serie difficoltà finanziarie.

Questo mio amico e collaboratore, Operaio Specializzato dell'Armamento, perse la vita in un incidente automobilistico fuori servizio l'8 ottobre 1973. Il 25 ottobre u.s. l'INAF ha comunicato alla vedova che « era in attesa della copia degli atti penali richiesti all'Ispettorato di Cuneo», dopo di che avrebbe fornito « ulteriori notizie ». Si può chiamare assistenza questa? Altri enti assicurativi, che non hanno niente in comune con il nostro ambiente, in casi analoghi hanno liquidato l'assicurazione in soli tre mesi.

Grazie per l'attenzione distinti ossequi.

Adolfo Picci
Dirigente del Tronco 51 Ceva
Ufficio Lavori Torino

● *Premesso che ci rendiamo perfettamente conto del grave disagio della famiglia del collega scomparso (e, come Le preciseremo in seguito, abbiamo già fatto qualcosa per alleviarlo) dobbiamo ricordarLe che una cosa è l'Assicurazione e altra cosa l'Assistenza INAF. La Cassa Assistenza è gestita direttamente dai Sindacati unitari SFI-SAUFI-SIUF mentre l'Assicurazione fa capo all'Istituto Nazionale Assicurazioni il quale prima di procedere alla liquidazione esegue minuziosi accertamenti. E, probabilmente, l'incidente in cui il Suo amico ha perso la vita ha avuto una meccanica complessa.*

Per quanto ci risulta, specie in questi casi l'INAF si prodiga per accelerare al massimo i tempi di liquidazione. Nel caso che Lei segnala sono forse intervenute complicazioni che hanno reso più lunghe e difficili le procedure di rito.

La informiamo comunque che abbiamo dato notizia all'INAF della Sua lettera e della nostra risposta con la preghiera di prendere diretto contatto con Lei.

NOI E I PENSIONATI

Sono un vecchio Capo Treno di 1ª classe in pensione e Vi scrivo per rilevare che il nostro giornale, al quale sono abbonato, pur trattando una grande varietà di argomenti elude purtroppo quelli che direttamente ci interessano: sul trattamento, sui sussidi, ecc. ecc. di cui siamo totalmente all'oscuro. E se non siete Voi ad illuminarci chi altri lo dovrebbe in Vostra vece? Per cui d'ora innanzi abbiate cura anche di noi che tanto e per tanti anni abbiamo contribuito al benessere dell'Azienda.

Con l'augurio di un felice Anno sereno vogliate gradire i miei cordiali saluti.

Umberto Solinas
Capo Treno 1ª classe a riposo
Cagliari

● *Innanzitutto grazie di cuore per i saluti e gli auguri. Come Lei sa, « Voci » ha una rubrica particolarmente dedicata ai pensionati, in cui si risponde ai quesiti ed alle richieste di chiarimento che vengono di volta in volta avanzati.*

Se « Per Voi amici in pensione » non riporta notizie nuove ed importanti relative ai pensionati, questo dipende purtroppo dal fatto che le notizie non ci sono. Saremmo davvero lieti di poter dare frequentemente buone nuove ai pensionati: non solo sul piano personale tutti noi della Redazione contiamo migliaia e migliaia di amici fra i vecchi ferrovieri, ma un profondo vincolo di solidarietà ci unisce comunque a tutti coloro che hanno vissuto ed operato nell'Azienda.

La nostra vita di lavoro ha un ieri, un oggi, un domani in cui le prospettive si intersecano: chi è al primo giorno del suo servizio, chi ne ha già compiuto una metà, chi lo conclude.

E noi pensiamo che i giovani e i meno giovani che restano in servizio debbano mantenere dei precisi rapporti di colleganza, di amicizia e di gratitudine con gli anziani che lo hanno lasciato.

In particolare, noi della Redazione abbiamo il compito di informarli su tutte le novità che li riguardano; e, lo abbiamo già detto, non sono davvero molte.

Auguriamoci che in una prospettiva sociale meno incerta e grazie ad una rinnovata sensibilità verso i problemi dei lavoratori anziani, sia possibile in un giorno non lon-

tano arricchire di molte e buone notizie il nostro discorso « Per voi amici in pensione ».

Buon Anno anche a Lei, ex Capo Treno Solinas.

UN « PERMANENTE » E' GIA' PREVISTO

Cara « Voci »,

sono in procinto di andare in pensione per raggiunti limiti di età; e così, come una buona parte di ferrovieri (veri!) perdo la concessione F.

Ora non mi sembra giusto che noi che abbiamo trascorso la nostra vita lavorativa tra i binari e sui treni perdiamo questa Concessione, mentre nulla perdono quei « ferrovieri » che binari e treni li hanno visti solo durante viaggi di piacere.

Non voglio dilungarmi in polemiche, ma faccio presente che avendo un figlio che vive molto lontano da Roma, con il BK rilasciato ai pensionati potrò andarlo a trovare poco più di una volta all'anno.

Non si potrebbe a richiesta optare o per il BK o per la concessione F, magari (per quest'ultima) previo pagamento di un modesto diritto fisso?

Aldo Bambini
Macchinista
D.L. Roma Smis.to

● *Per coloro che hanno effettuato 25 anni di servizio effettivo era stato già previsto un « permanente » da rilasciare all'atto della messa in quiescenza, in sostituzione del biglietto « F » che non va rinnovato in quanto si tratta di un biglietto di servizio per il personale in servizio.*

Purtroppo la modifica al regolamento delle Concessioni di Viaggio che prevede appunto quel « permanente » non è ancora entrata in vigore.

DOPO IL PRIMO LUGLIO '70

Cara « Voci »,

vorrei un chiarimento su quanto è stato pubblicato sul bollettino Uff.le delle F.S. n. 7 del 15-4-1974 n. 27 concernente provvedimenti relativi al personale dipendente dell'Azienda Autonoma FS (cosiddette « code del riassetto »).

In esso, tra l'altro è detto: « ...agli interessati sulla base di quanto disposto dal 2° e 3° comma dell'articolo 16 D.P.R. 1079/70 in favore del personale F.S. vincitori di concorsi interni a qualifica di concorso superiore, verrà attribuita dal 1-7-1970 la classe di stipendio uguale o immediatamente superiore a quella goduta nella qualifica di provenienza. Tale trattamento sostituirà quello previsto dall'art. 12-3° come citato dal D.P.R. 1079/70 consistente nell'attribuzione del parametro iniziale della qualifica conseguita e degli aumenti periodici necessari per assicurare uno stipendio pari o immediatamente superiore a quello in godimento all'atto del passaggio ».

Cav. Dino Francesconi
C.T. Superiore a riposo

● *Certo: il provvedimento riguarda anche il personale in quiescenza, purché la quiescenza stessa abbia inizio in data non anteriore al 1-7-70.*

SCATTI PRIMA E DOPO

Egregio Direttore,

vorrei un chiarimento sulla esatta applicazione delle « code del riassetto ».

Nella mia stessa condizione sono diversi colleghi anche di altre qualifiche che vorrebbero sapere.

Nella qualifica di Aiuto Macchinista TM. ho beneficiato dell'art. 1 della legge 24-5-1970, n. 336 ex combattente.

Promosso macchinista TM in questa nuova qualifica ho conservato i benefici previsti dall'art. 1 (scatti).

Nella regolarizzazione delle code del riassetto sono stati assorbiti tutti gli scatti biennali compresi quelli dell'art. 1 della suddetta legge.

Vincenzo Bruzzese
Macch. TM. Rimessa L/ve
Villa S. Giovanni

● *Se le cose stanno come Lei dice la regolarizzazione relativa allo scatto conseguente al beneficio previsto dall'art. 1 della legge 336/1970 non è stata fatta con esattezza. Infatti le « code del riassetto » riguardano la carriera economica.*

Però, faccia bene attenzione che lo scatto di cui parla viene concesso una sola volta, nella qualifica rivestita nel momento in cui se ne fa richiesta. Se la ricostruzione economica derivata dalle « code del riassetto » si è sviluppata considerando anche quello scatto, o quegli scatti, allora non potevano essere concessi una seconda volta.

Da questo numero "Voci" a 40 pagine

VENT'ANNI DOPO

Il nostro Periodico Aziendale ha vent'anni: il primo numero vide infatti la luce nell'ormai lontano 1955.

E' una ricorrenza che ci ripromettiamo di ricordare in modo particolare nel corso dell'anno con una carrellata su questi quattro lustri di vita di « Voci », che è al tempo stesso la cronaca della vita della nostra Azienda e della nostra grande comunità umana.

Ma già con questo numero di gennaio 1975 offriamo qualcosa di nuovo ai lettori per ricordare insieme l'avvenimento: quattro pagine in più. D'ora in avanti le pagine di « Voci » non saranno più 36 ma 40.

E teniamo qui a sottolineare che la relativa decisione in Consiglio di Amministrazione è stata presa all'unanimità: insieme all'approvazione dell'Autorità politica e della Dirigenza aziendale ci sono state quelle dei Rappresentanti del Personale e dei Rappresentanti Sindacali.

Mentre esprimiamo a tutti il nostro caloroso ringraziamento, rileviamo con soddisfazione questo graditissimo riconoscimento al lavoro che da anni conduciamo col nostro migliore impegno.

Le nuove pagine di cui « Voci » si arricchirà, ci consentiranno di dar vita a servizi e rubriche da tempo richiesti — e in specie nella recente inchiesta tra i lettori — e di dare ulteriore sfogo ad altri finora « compressi » a causa della tirannia dello spazio.

E l'aumento delle pagine vuole costituire ad un tempo anche la contropartita che intendiamo offrire agli abbonati per l'ulteriore contributo che da quest'anno il Periodico ha richiesto loro.

Quattro pagine, amici lettori, per essere più vicini a voi nel vostro lavoro, nelle vostre ore libere, per alimentare il nostro colloquio ed estenderlo quanto più possibile alle famiglie, alle mogli ed ai figli, per avere nuove possibilità d'incontro all'insegna di « ciò che ci unisce ».

Ai fedeli abbonati degli anni Cinquanta, ai nuovi che sono man mano sopravvenuti, ai giovani che arrivano oggi nell'Azienda e ci offrono la loro adesione, rivolgiamo il nostro amichevole « grazie »: vent'anni dopo, noi della Redazione riconfermiamo con immutato entusiasmo l'impegno per fare di questo giornale un emblema della nostra solidarietà.

GRAZIE PER LA COLLABORAZIONE

Egregio Direttore,

La ringrazio tanto per il riconoscimento che ha voluto attribuirmi per l'attività che sto svolgendo in favore del nostro Periodico.

Abbonamenti ne sto facendo anche quest'anno in special modo tra il nuovo personale e non solo di macchina, categoria alla quale appartengo.

Cercherò di fare sempre di più.

Quale rappresentante della Banca delle Comunicazioni per la zona di Cagliari, vorrei nell'occasione sottolineare l'opera che svolge in favore dei ferrovieri e, indirettamente, di « Voci », il rag. Nando Sperandei, dipendente della filiale della Banca del capoluogo sardo.

E' lui infatti che si occupa delle svariate attività della Banca nei rapporti con i ferrovieri.

Anselmo Madau - *Cagliari*

● *Grazie di nuovo a Lei e grazie al rag. Sperandei. Le iniziative che « Voci » porta avanti, insieme alla Banca, in favore dei ferrovieri sono molte e noi siamo grati a quanti danno la loro opera per farle conoscere ed affiancarle.*

Cogliamo anzi occasione dalla Sua lettera per pregare i nostri lettori di segnalarci eventuali analoghe attività (svolte da loro stessi o da colleghi) e di cui la Redazione non fosse già a conoscenza.

RIFORMA DELLE F.S.: IL "LA" VIENE DA BRUXELLES

di MARCELLO BUZZOLI

LA RIFORMA di struttura dell'Azienda ferroviaria: è questo un tema tante volte e da opposte angolazioni dibattuto, che il solo evocarlo rischia di provocare nel lettore sentimenti di scetticismo e finanche di fastidio.

Tutti i progetti che, nel volgere degli anni, sono stati messi in cantiere (e basterebbe ricordare la riforma proposta nel lontano 1953 dalle Commissioni Severi e Berruti; il programma elaborato nel 1962 dalla Commissione Medici e quello della Commissione Preti, nel 1964; i disegni di legge delle Sottocomissioni Caron, Lucchi, Mannironi; e, in epoca più recente, il progetto della Commissione Vincelli) sono rimasti lettera morta. Di fronte a scelte molto importanti e cariche di conseguenze, le maggiori Autorità politiche (non solo del nostro Paese) hanno preferito guadagnar tempo e stare alla finestra.

La difficoltà di giungere, sul piano nazionale, a concrete realizzazioni ha portato a guardare con interesse e speranza all'azione intrapresa dalla Comunità europea di Bruxelles; azione che, superando non pochi ostacoli e resistenze, è ora approdata ad un primo parziale risultato, frutto di un difficile compromesso.

Per comprenderne la portata e il significato, occorre rifarsi a due indirizzi fondamentali della CEE che, semplificando al massimo, possono essere compendiati in due formule:

— neutralità della funzione di trasporto;

— eguaglianza dei vettori in un mercato aperto alla libera concorrenza.

« Neutralità » vuol dire, in sostanza, che la funzione di trasporto deve attuarsi in maniera autonoma e indipendente dalle altre attività industriali.

« Eguaglianza » dei vettori significa livellare la disparità esistente tra le ferrovie (Aziende con struttura burocratica, vincolate ai pubblici poteri del Paese d'appartenenza) e i trasporti stradali e su vie navigabili che da sempre usufruiscono di una certa libertà d'azione e possono regolare la loro condotta su criteri di convenienza commerciale.

E' in questa prospettiva che si colloca la revisione dei rapporti tra gli Stati e le ferrovie. Nel 1972, la CEE presentò al Consiglio dei Ministri uno schema di provvedimento che, portando alle estreme conseguenze gli indirizzi teorici che abbiamo appena ricordato, segnava una svolta rivoluzionaria nella controversa materia. Le ripercussioni sulle ferrovie dei nove Paesi sarebbero state enormi. Per quanto riguarda l'Italia, si può dire che le F.S. avrebbero cessato, in pratica, di essere un'Azienda di Stato per assumere una fisionomia somigliante a quella dei grandi Enti di gestione (ad esempio l'ENEL).

Un esempio di collaborazione ferroviaria europea è dato dalla estesa rete di TEE e dai recenti studi per la unificazione delle tariffe internazionali per il trasporto delle merci.

Dai negoziati di Bruxelles, protrattisi a lungo, è emerso in definitiva che nessun Governo era disposto a consentire una trasformazione tanto radicale. Al tempo stesso anche la dottrina CEE circa la « neutralità » del trasporto (che, non dimentichiamolo, ebbe la sua prima enunciazione negli Anni Cinquanta) ha subito un'evoluzione nel confronto con nuove esigenze che, rimaste finora in ombra e quasi dimenticate, sono tornate a proporsi in tutta la loro importanza. Cosicché proprio l'Esecutivo di Bruxelles in una sua comunicazione al Consiglio dei Ministri (ottobre 1973) ha affermato senza mezzi termini che la « politica comune dei trasporti, pur conservando il suo carattere specifico, deve essere orientata verso un *collegamento più stretto con le altre politiche della Comunità* ». Che sono quella regionale, sociale, dell'ambiente e dell'energia.

Mutati i tempi, mutate le idee, la revisione dei rapporti tra gli Stati e le ferrovie è stata riconsiderata su un parametro più aderente alla situazione reale e alle prospettive del futuro.

La Commissione di Bruxelles ha così elaborato il nuovo schema di provvedimento, cui accennavamo in principio, che nel dicembre 1974 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri. Vediamone le linee essenziali. Intanto sono state soppresse le disposizioni più radicali e controverse, quali l'attribuzione alle Imprese ferroviarie di una propria personalità giuridica; l'esclusione dell'Autorità politica dal Consiglio d'Amministrazione; la contrattazione diretta fra Azienda e Sindacati, in materia di personale.

Nel quadro degli indirizzi di politica generale di ciascuno Stato, e nei limiti imposti dagli obblighi di servizio pubblico, le ferrovie dispongono in materia di direzione, di gestione, d'amministrazione e di controllo amministrativo economico e contabile interno, di un'autonomia sufficiente alla realizzazione dell'equilibrio finanziario. Principio basilare per l'esercizio dell'autonomia, è che l'Impresa ferroviaria sia gestita secondo criteri economici. « Ciò vale anche per gli obblighi di servizio pubblico, soprattutto al fine d'assicurare prestazioni efficaci e appropriate al minor costo possibile relativamente alla qualità del servizio richiesto».

L'impresa ferroviaria deve proporre e mettere in esecuzione i propri programmi (eventualmente pluriennali) concordandoli preventivamente con lo Stato e definendone altresì anche la copertura finanziaria, in particolare per quanto concerne i rimborsi, il consolidamento e le conversioni dei prestiti precedenti e l'ammontare di quelli nuovi. In questo contesto, lo Stato *può* concedere alla Ferrovia fondi adeguati destinati ad accrescere il patrimonio dell'Impresa, ma *non* a costituire una sovvenzione d'equilibrio. Alle condizioni stabilite dai pubblici poteri, le Imprese possono effettuare operazioni mobiliari e immobiliari, per garantire le migliori condizioni d'impiego del loro patrimonio.

L'Azienda deve stabilire il proprio bilancio preventivo e i conti annuali soggetti all'approvazione dello Stato. La contabilità, il bilancio e i conti annuali delle ferrovie sono separati da quelli dello Stato e debbono riflettere almeno le entrate e le spese afferenti al trasporto viaggiatori e merci, opportunamente distinguendo, nell'ambito di queste due categorie, i diversi tipi di servizi prodotti.

(continua a pag. 6)

RIFORMA DELLE F.S.

Un cauto spiraglio alla libertà tariffaria sembra aprirsi con la disposizione secondo cui « nel contesto della politica generale applicata in materia di prezzi e tenuto conto della normativa nazionale e comunitaria dei prezzi e delle condizioni di trasporto, le ferrovie fissano i loro prezzi con l'obiettivo di conseguire i migliori risultati da un punto di vista finanziario nella prospettiva di raggiungere l'equilibrio finanziario ». Come si vede, le cautele, le riserve e le subordinazioni sono tali e tante che lo spiraglio alla libertà tariffaria può considerarsi appena una feritoia, difficile da individuare e da utilizzare.

Sempre in tema d'equilibrio di bilancio, ci sono delle disposizioni specifiche. E' previsto che ciascuno Stato membro della CEE stabilisca, in collaborazione con l'Amministrazione ferroviaria, un programma ad hoc, nell'ambito del quale lo Stato *può* accordare all'Azienda sovvenzioni d'equilibrio che devono essere distinte dalle compensazioni concesse a titolo di rimborso degli obblighi di servizio pubblico, di normalizzazione dei conti o a termini del regolamento sugli aiuti.

C'è infine una disposizione che, sia pure differita nel tempo, punta al cuore del problema. Entro il 1° gennaio 1980, la Commissione CEE presenterà al Consiglio « le proposte che riterrà necessarie per fissare il termine e le condizioni atte a realizzare l'equilibrio finanziario delle Aziende ferroviarie ». Alla stessa data, la Commissione presenterà anche proposte intese alla riconsiderazione e all'eventuale ampliamento del campo d'applicazione della normativa in materia di obblighi di servizio pubblico. Qual è lo scopo di quest'ultima clausola? Riaffermare, nel contesto dei legami e del coordinamento esistenti fra la politica dei trasporti e quella degli altri settori economici, la funzione sociale che non da oggi è giusto titolo di merito del trasporto su rotaia. In altre parole, il pareggio di bilancio sta bene, scriviamolo pure a lettere d'oro; si vuole però evitare che le ferrovie, sotto l'assillo di conseguirlo, siano costrette a ridurre o ad attenuare i loro impegni indeclinabili verso la collettività, adeguandosi alla logica aridamente commerciale dei profitti e delle perdite che ispira i vettori degli altri modi di trasporto. La difficile conciliazione delle due « anime » delle Aziende ferroviarie (imprese industriali e commerciali, da una parte; strumento per il conseguimento di finalità d'interesse pubblico, dall'altra) dovrà dunque avvenire in futuro, mediante il complesso di norme che la CEE si è riservata di presentare entro il 1980.

Auguriamoci che sia così.

Frattanto ci sono da applicare, sul piano interno, le disposizioni che abbiamo sinteticamente illustrato e che, in ultima analisi, preludono alla soluzione definitiva del 1980. Inutile nasconderci le difficoltà e le zone d'ombra. A parte molte altre considerazioni che potrebbero essere svolte, occorre dire che ci troviamo di fronte a disposizioni che sono tali fino ad un certo punto. Infatti, il lettore l'avrà notato, nei nodi cruciali ricorre il verbo « può » al posto di « deve ». Lo Stato *può* concedere fondi per incrementare il patrimonio dell'Azienda; lo Stato *può* accordare sovvenzioni d'equilibrio, e così via. Lo Stato *può*, ma non è detto che *debba*. L'equilibrio finanziario rischia così di diventare qualche cosa di molto simile alle nozze con i fichi secchi. D'altra parte, l'esclusione di una formulazione imperativa e cogente è stato il prezzo che il negoziato internazionale ha dovuto pagare per uscire dalle secche in cui si era arenato, senza speranza. In questo modo, ogni determinazione è rimessa all'apprezzamento e alla volontà politica dei singoli Governi nazionali. Sottolineare i limiti del provvedimento CEE, non significa svuotarlo di significato e d'efficacia. Al contrario converrà riconoscere che esso esprime una linea di tendenza e contiene autorevoli indicazioni circa gli indirizzi da porre alla base del dialogo che dovrà ora aprirsi, in ciascun Paese, tra i Governi e le Ferrovie.

168 chilometri/ora in deviata

Una prestigiosa tappa sulla strada della evoluzione della tecnica ferroviaria

NEL NUMERO di novembre del 1973 demmo notizia del successo delle prove di circolazione effettuate a Santa Severa su due scambi 60 UNI/Tg 0,055 posti in comunicazione tra i binari pari e disparti. Tali prove avevano lo scopo di accertare in via sperimentale l'idoneità di una comunicazione, costruita con gli scambi del tipo sopraddetto, ad essere percorsa alla velocità di 100 km/h assunta a base del progetto degli scambi semplici componenti. Allo scambio 60 UNI/Tg 0,055, penultimo nato della famiglia, si è ora aggiunto l'ultimo e più moderno rampollo ossia lo scambio 60 UNI/Tg 0,034 progettato dal Servizio Lavori per essere percorso sul ramo deviato a 160 km/h e da utilizzare, prevalentemente, per le comunicazioni tra i binari di corsa della direttissima Roma-Firenze. Anche per essi si trattava, una volta messi in comunicazione tra di loro, di verificare in via generale la loro rispondenza alla velocità di base dello scambio semplice ed in particolare di accertare quali sollecitazioni dinamiche venivano indotte ai rotabili e all'armamento dal transito a velocità elevata sulla curva e controcurva della comunicazione. E' noto infatti che il tracciato di una comunicazione tra due binari paralleli presenta un flesso, costituito dalle deviate degli scambi componenti l'insieme, e perciò due curve successive con curvatura contrapposta che vengono affrontate senza raccordi parabolici di entrata e di uscita e posate in piano. In tali condizioni, ovviamente, nascono brusche perturbazioni di marcia sia in corrispondenza dell'imbocco della deviata del primo scambio sia in corrispondenza dell'imbocco della controcurva costituita dalla deviata del secondo scambio; a ciò si aggiungono le perturbazioni indotte dal passaggio sui cuori degli scambi allorché l'asse del veicolo viene guidato dalla controrotaia per assicurarne il corretto istradamento.

In fase di progetto si è tenuto conto di tutto ciò, sia realizzando una lavorazione degli aghi tale da assicurare la loro tangenza al rettilineo precedente lo scambio, onde permettere un imbocco il più dolce possibile, sia allungando le controrotaie in modo da graduare al massimo il richiamo degli assi.

Le prove su una tale comunicazione, posta in via sperimentale, sempre nella stazione di Santa Severa, sono state condotte nei primi giorni di dicembre ed hanno vista impegnata la locomotiva E 444-009 trainante una carrozza gran-confort e tre carrozze UIC-X sulle quali erano disposte le attrezzature elettroniche per il rilievo delle spinte trasversali e delle accelerazioni nonché le relative strumentazioni per la registrazione dei valori misurati; a terra, sugli aghi e sulle controrotaie, sono stati installati analoghi dispositivi per il rilievo delle spinte trasversali indotte sul materiale d'armamento.

Le corse prova iniziate ad una velocità prudenziale di 80 km/h sono proseguite sino a raggiungere una velocità massima di 168 km/h; i dati rilevati sono ancora in elaborazione ma in linea di principio si può ritenere che essi abbiano confermato le aspettative dei progettisti.

Un'altra prestigiosa tappa è stata quindi superata sulla strada dell'evoluzione della tecnica ferroviaria e le F.S. hanno conseguito con la velocità di 168 km/h sulla deviata degli scambi un record che premia quanti hanno collaborato sui tavoli da disegno, in officina ed in linea al suo raggiungimento.

Spartaco LANNI

DISCORSI TRA NOI

La nostra inchiesta tra i lettori

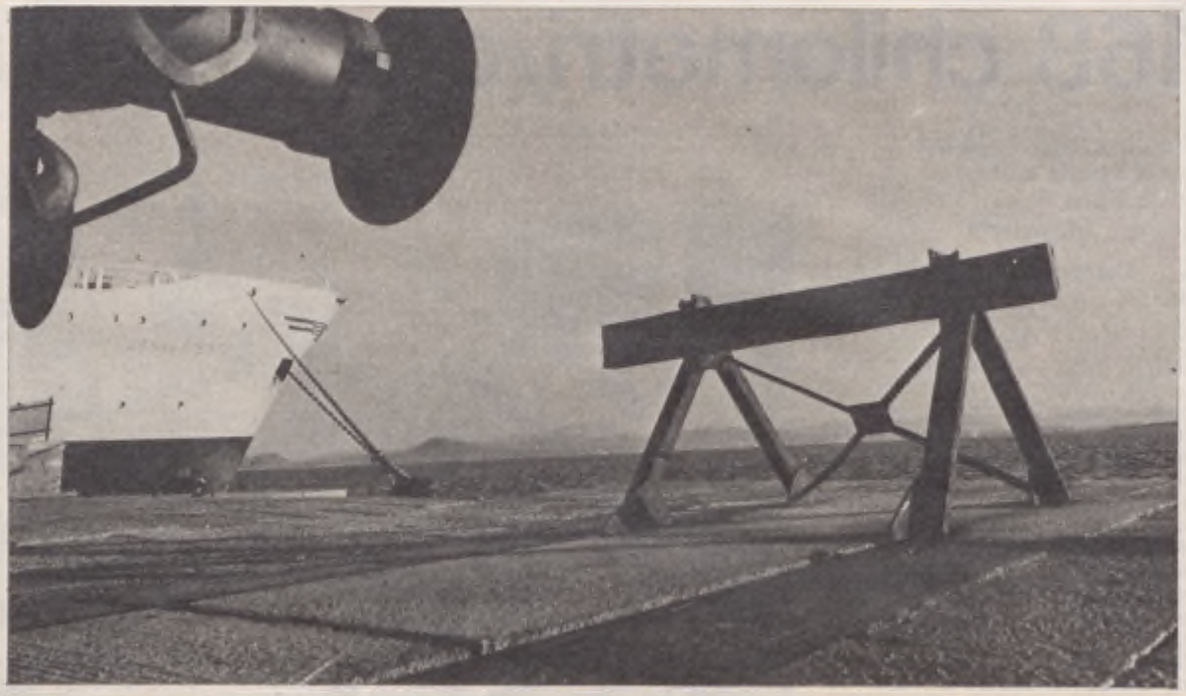
INNANZITUTTO ringraziamo le migliaia di lettori — e tra loro non pochi pensionati — che hanno voluto partecipare alla nostra inchiesta. Grazie alla loro amichevole collaborazione siamo ora in grado di disporre di una larga messe di apprezzamenti, valutazioni, critiche che ci consentiranno di orientare meglio il nostro lavoro futuro.

Comunque l'esame delle schede è ancora in corso e non appena sarà ultimato, illustreremo diffusamente i risultati di questo sondaggio d'opinione.

Procederemo intanto anche alla estrazione a sorte dei 50 premi da 30.000 lire ciascuno, tra tutti coloro che hanno voluto partecipare all'inchiesta. Il nome dei premiati sarà pubblicato su « Voci »: a cura della Redazione, i premi verranno inviati direttamente al domicilio dei vincitori.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Domani in Europa



LA COMMISSIONE per la ricerca prospettiva dell'Union Internationale des Chemins de Fer ha recentemente esaminato a Parigi un rapporto elaborato con l'intento di rappresentare un primo contributo alla definizione dell'immagine delle ferrovie dell'avvenire.

Tremila chilometri di nuove linee, che consentiranno una sensibile contrazione dei tempi di percorrenza, e un aumento della velocità commerciale media dei convogli, grazie all'estensione di nuove tecniche di esercizio, di trazione, di frenatura e di captazione della corrente, incideranno profondamente tra il 1985 e il 2000 — si rileva innanzitutto dal rapporto — con sostanziali modifiche sull'intero sistema ferroviario europeo.

Naturalmente, nel rapporto è stata tracciata anche una panoramica dell'attività attuale delle 25 amministrazioni ferroviarie europee aderenti all'UIC, che sviluppano complessivamente una rete di 255.000 chilometri di linee e servono una popolazione di oltre 450 milioni di persone. Di questo complesso, solo il 30 per cento è formato da linee a doppio binario e quelle elettrificate raggiungono il 26 per cento. La velocità massima possibile oscilla tra i 120 e i 200 chilometri all'ora.

Il documento comprende un capitolo dedicato esclusivamente al traffico delle merci in cui si ipotizza una ulteriore semplificazione delle formalità doganali, nonché delle relative procedure e l'entrata in servizio di numerosi treni diretti al fine di contribuire in questo settore a una riduzione dei costi.

Per quanto riguarda, invece, i viaggiatori, il rapporto pone in evidenza che per sostenere la competitività con l'aereo sulle distanze fino a 600 chilometri, sulle quali la ferrovia risponde in misura notevole alla domanda dell'utenza, è necessario raggiungere velocità commerciali medie tra i 200 e i 240 chilometri all'ora. Queste velocità, secondo i tecnici, postulano una velocità massima di 300 chilometri all'ora (che implica la costruzione di nuove e più adeguate infrastrutture) che consentirà anche la realizzazione di partenze cadenzate e collegamenti intercity sempre più frequenti. Mentre, sulle distanze sino a 1500 chilometri si cercherà di organizzare altri treni notturni viaggianti all'incirca tra le 18 e le 10 del mattino successivo composti di carrozze concepite in maniera da favorire al massimo il riposo fisiologico per mezzo di speciali sospensioni, di sistemi di insonorizzazione, dell'assenza di vibrazioni e del condizionamento dell'aria.

Inoltre, sempre secondo il documento, saranno esaminate in sede internazionale speciali formule standardizzate, con possibilità di estendere il sistema delle tariffe « tutto compreso » anche ai treni con auto al seguito.

Comunque, sia per le merci che per i viaggiatori, il futuro del trasporto su strada ferrata sarà caratterizzato da un generale incremento, da una differenziazione e internazionalizzazione della domanda accompagnate da un perfezionamento della qualità dell'offerta, da una evoluzione della natura dei traffici e da una offerta sempre più diversificata, nel quadro di una politica globale dei trasporti che tenga conto delle peculiarità di ciascun vettore.

Infine, l'importanza di questo rapporto deve essere valutata anche dal fatto che esso rappresenta un punto di partenza per alcune soluzioni di importanza fondamentale per lo sviluppo generale della ferrovia mediante l'integrazione tecnica, operativa e tariffaria con altri modi di trasporto.

M. P.

In aumento le teleprenotazioni

ALTRI dodici impianti, collocati in altrettante stazioni, saranno in grado — con molta probabilità entro la prima metà dell'anno in corso — di svolgere il servizio di teleprenotazione dei posti sui treni. Tale estensione, peraltro, rivestirà particolare interesse anche ai fini del movimento turistico che quest'anno sarà notevolmente più intenso in occasione dell'Anno Santo.

L'utilità del servizio è resa più evidente dalle cifre: nel corso del 1974 sono stati assegnati, con il moderno sistema elettronico, circa 6,2 milioni di posti, con un aumento, nei confronti dell'anno precedente, del 5,6%, mentre, per quanto riguarda le cuccette, risultano prenotati, in base alle prime rilevazioni statistiche, 2,3 milioni di posti, con un incremento dell'8,7% rispetto al 1973.

Quanto al futuro è da sottolineare che si trova in fase di avanzata realizzazione l'inserimento nel sistema elettronico dei servizi di prenotazione dei posti sulle navi traghetto FS che navigano sulla rotta della Sardegna. Inoltre, durante la « Conferenza internazionale dei traffici speciali d'agenzia », sono stati concordati, con importanti Agenzie di viaggio europee, diversi programmi di trasporto, con le relative regolamentazioni e assegnazioni di contingenti di posti a cuccetta, che permetteranno agli operatori del settore di effettuare più agevolmente i loro programmi di viaggio delle comitive di stranieri che durante il corrente anno si recheranno nel nostro Paese.

P.

IL RADDOPPIO DELLA GENOVA-VENTIMIGLIA

Verso Final Marina

NEL CORSO di un recente sopralluogo nella zona di Spotorno, è stata illustrata a numerosi rappresentanti della stampa nazionale la situazione dei lavori per il raddoppio della Genova-Ventimiglia, arteria di fondamentale importanza per le comunicazioni ferroviarie tra l'Italia, la Francia e la Spagna.

Le FS, proprio in considerazione del vitale interesse che riveste la linea, ne hanno da tempo posto allo studio il raddoppio, programmandone, per motivi di bilancio, l'esecuzione graduale, da realizzare in un primo tempo per le tratte Genova Voltri-Varazze (km. 18), Savona-Finalmarina-Loano (km. 32) e successivamente Albenga-Ospedaletti (km. 56) con priorità per il tronco Genova Voltri-Varazze: ciò in quanto, con tale tronco — insieme a quello contiguo Varazze-Savona, in corso di esecuzione a cura del Ministero dei Lavori Pubblici — si realizzava un'estesa continua di circa 40 km. di linea raddoppiata fra le città (e i relativi porti) di Genova e Savona, con grande beneficio per l'intenso traffico fra questi due centri, e fra essi e le città di Torino e Milano e l'Europa Centrale.

Il raddoppio della tratta Genova Voltri-Varazze è stato completamente attivato nell'estate del 1970.

Mentre erano in corso ancora tali lavori, si sono predisposti lo studio e, quindi, l'esecuzione della seconda tratta: cioè della Savona (Piazza Doria)-Finalmarina.

Nel 1965 venne approvata in linea tecnica la proposta per la costruzione della sede di raddoppio, completamente a monte, tra le stazioni suddette, con la previsione di una spesa complessiva di L. 18 miliardi e 300 milioni.

Contemporaneamente, si diede inizio alle necessarie espropriazioni ed ai lavori di scavo di un primo tratto della galleria S. Giacomo, lunga m. 6.514, che rappresentava l'opera più impegnativa di tutta la tratta ed avrebbe pertanto richiesto il più lungo tempo di esecuzione.

Il raddoppio della tratta Savona-Finalmarina ha richiesto in seguito altri finanziamenti: ad oggi, la spesa complessiva ammonta a circa 25 miliardi.

Poiché la lunghezza della tratta è di 17 km., il costo medio del raddoppio è di L. 1.456.000.000 circa al km. Al riguardo, si deve tener presente che si tratta di lavori eseguiti o da eseguire nell'arco di oltre nove anni, a prezzi ovviamente man mano crescenti.

Le opere di maggior importo sono state appaltate a Ditte specializzate, mentre per quelle minori (spostamenti di condutture, elettrodotti, ecc.) si è ricorso agli Enti interessati, ad Imprese locali o si è provveduto direttamente con personale ferroviario.

Complessivamente, la costruzione del raddoppio comporta:

giornate lavorative: 488.000; scavi: mc. 1.290.000; conglomerati cementizi: mc. 555.000; acciaio: kg. 14 milioni 500.000; rotaie: ml. 66.000 per kg. 4.000.000 circa; traverse per armamento: 61.000 circa; rame per impianti elettrici (linea di contatto, ecc.): kg. 650.000; espropriazioni e risarcimento danni: L. 1.650.000.000.

* * *

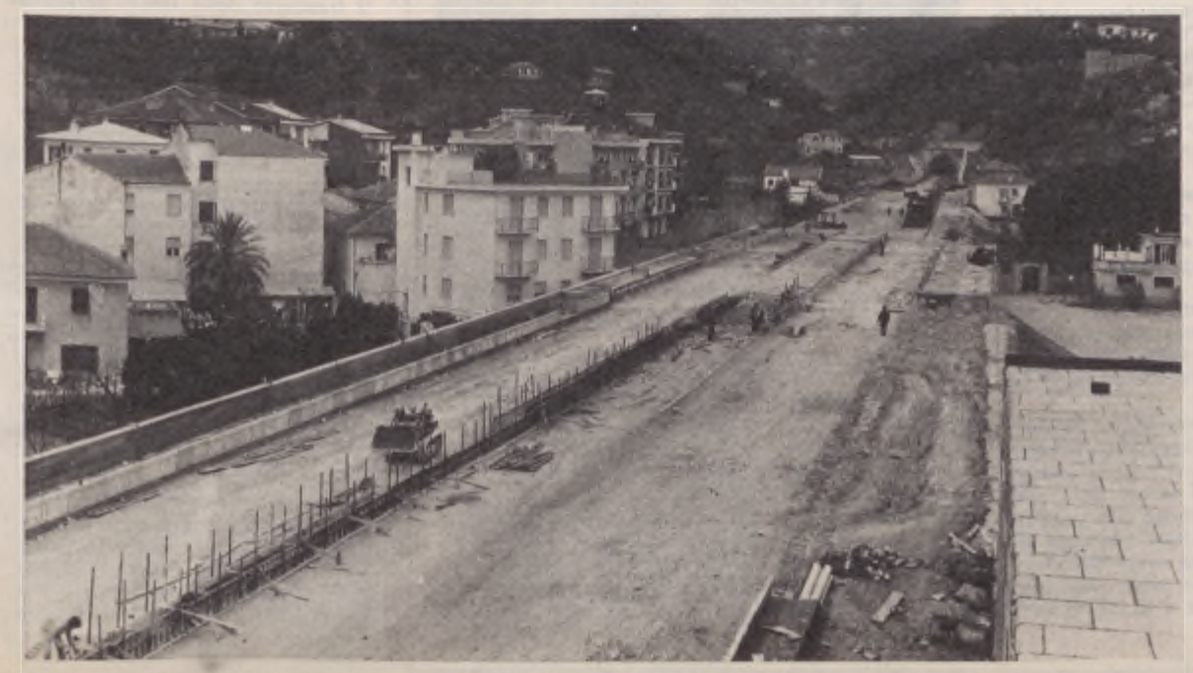
L'andamento plano-altimetrico della nuova linea raddoppiata Savona-Finalmarina consentirà una velocità di 140/150 km/h; cosicché, a lavori ultimati, tale maggiore velocità, unitamente all'accorciamento di 3,1 km. (pari al 15 per cento dell'intera estesa della tratta) e all'eliminazione di alcune fermate intermedie (Noli, Varigotti-Finalpia) — ridurrà i tempi di percorrenza a circa la metà degli attuali. Inoltre il nuovo tracciato, con la massima pendenza contenuta entro il 6 per cento e l'adozione di curve con raggio minimo di 900 m. (contro il minimo di 347 m. della linea esistente), consentirà notevoli vantaggi economici. Diminuiranno, infatti, le spese per la trazione e per il personale, e si avrà una migliore utilizzazione dei mezzi di trazione.

Tutto il raddoppio della linea Sampierdarena-Confine Francese avrà le stesse caratteristiche.

Attualmente, per il completamento del raddoppio Savona-Finale Ligure restano da terminare la tratta lato Finale della galleria S. Bernardino, i lavori all'armamento (eseguiti per il 50 per cento circa) e quelli relativi agli impianti elettrici.

L'attivazione è prevista entro il 1976.

S. A.



Grosseto: attivato l'impianto ACEI

TRA LE realizzazioni di spicco dell'Azienda è certamente da annoverare la recente attivazione del nuovo ACEI della Stazione di Grosseto. L'avvenimento ha avuto solo una modesta eco sulla stampa locale, ma si tratta indubbiamente di una realizzazione di grande importanza per l'intera linea della dorsale tirrenica. E' stato ridotto a 15 secondi il tempo per operazioni che prima richiedevano 20 minuti, è stata portata a livelli di assoluta garanzia la sicurezza della circolazione e di coloro che, nella stazione, vi sono addetti.

Qualche dato sull'apparato. Dal banco di comando — su cui sono sistemati 31 pulsanti per il ricevimento e la partenza dei treni, 106 pulsanti per le manovre e 103 levette varie di emergenza — vengono manovrati, attraverso 1500 relais che impegnano circa 18.000 contatti e ben 120 chilometri di condutture, 18 segnali da treno, 29 segnali per manovre, 57 circuiti di binario e 44 casse o fermadeviatoi bloccabili.

Ovviamente l'apparato non è stato inserito sic et simpliciter nelle vecchie strutture della Stazione che hanno subito invece profonde trasformazioni: si è provveduto, innanzitutto, all'ammodernamento del dispositivo di armamento con la realizzazione di 5 binari (in luogo dei 3 precedenti) adibiti al servizio viaggiatori, della lunghezza media di 650 metri (modulo delle nuove stazioni) per il ricevimento dei treni di massima composizione: ciò ha comportato il prolungamento dei marciapiedi nonché quello dei sottopassaggi fino al 5° binario; è stato costruito in altra area il nuovo fabbricato della Rimessa Locomotive con i servizi annessi; tutta la stazione è stata munita di nuovo impianto di elettrificazione a 3.000 Volts c.c.; sono stati costruiti nuovi locali per l'Ufficio Movimento nel quale sono stati sistemati il banco di comando ed il quadro sinottico del nuovo apparato.

Questo riceve l'energia occorrente da tre distinte fonti: dalle F.S., dall'E.N.E.L. e da un gruppo elettrogeno autonomo; la continuità dell'alimentazione è assicurata da una selezione a mezzo di speciali interruttori elettronici.

Un ultimo dato: il costo dell'intera sistemazione è stato di complessivi 852 milioni di lire.

Antonio D'ANDREA

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Controllo domanda merci

Onorificenza italiana al Segretario Generale dell'UIC

IL PRESIDENTE Leone ha recentemente attribuito, motu proprio, l'onorificenza di Commendatore al Merito della Repubblica Italiana, all'ing. de Fontgalland, Segretario Generale dell'U.I.C. (Union Internationale Chemins de Fer).

Il nostro Direttore Generale, nella sua qualità di Presidente del Comitato di Gerenza U.I.C., ha consegnato a monsieur de Fontgalland — per delega dell'Ambasciatore italiano in Francia — le insegne onorifiche, nella stessa Sede della Unione a Parigi alla presenza dei Direttori Generali di tutte le Ferrovie europee.

All'indirizzo di saluto ed alle calorose espressioni di considerazione e di stima che l'ing. Bordoni ha rivolto nella circostanza al Segretario Generale, che ha definito « grande amico dell'Italia » questi ha risposto con un breve discorso — iniziato in latino, proseguito in italiano e concluso in francese — in cui ha espresso il suo ringraziamento più vivo per l'onorificenza attribuitagli.

« Consentitemi di considerare questa alta distinzione — ha detto in particolare — come un riconoscimento di carattere collettivo un apprezzamento della attività che svolge l'intero Segretariato Generale dell'U.I.C. ».

L'ing de Fontgalland ha poi tenuto a porre in evidenza la felice esperienza di lavoro che ha compiuto in questi anni al fianco del nostro Direttore Generale, Presidente pro tempore del Comitato di Gerenza U.I.C.

« Voi avete dedicato in ogni momento — ha detto rivolto all'ing. Bordoni — la più impegnata attenzione all'esame delle questioni che vi andavo sottoponendo. E le vostre osservazioni hanno ogni volta confermato una perfetta conoscenza dei problemi e il vostro atteggiamento una piena aderenza allo spirito delle Relazioni Umane. Voi avete così facilitato i miei compiti in questa mia prima esperienza di lavoro a fianco del Presidente e di ciò vi serbo profonda gratitudine ».

NATO a Parigi nel 1917, de Fontgalland è ingegnere della « Ecole Polytechnique » ed ingegnere del Genio Civile.
Al termine dei suoi studi, ha iniziato la carriera ferroviaria in Africa, dopo alcuni mesi di tirocinio presso la Società Nazionale delle Ferrovie Francesi. Tra il 1945 e 1953, ha diretto le reti del Camerun e del Dakar-Niger.
Entrato nella Società Nazionale delle Ferrovie Francesi nel 1954 e destinato, dapprima, al servizio degli Studi Generali, nel 1963 è passato alla Regione del Nord come Capo della Divisione Movimento. Infine, dal 1° agosto 1966, ha diretto il Servizio della Ricerca, di nuova creazione, fino al dicembre 1971, dopo di che è stato eletto Segretario Generale dell'U.I.C.

INIZIATIVE di vario genere sono state prese dalle FS per introdurre notevoli miglioramenti ai servizi di trasporto delle merci. Tra l'altro è stata concretamente avviata la realizzazione del progetto « controllo domanda merci » che tende a rinnovare in modo ampio le strutture gestionali e amministrative del settore, anche grazie all'impiego di un elaboratore elettronico centrale collegato a una rete di terminali periferici. Si avranno inoltre sistemi automatizzati per la tassazione dei trasporti, la contabilità delle gestioni e la produzione delle statistiche. Da tutto questo complesso di iniziative, la clientela trarrà indubbi benefici quali, ad esempio, una considerevole abbreviazione dei tempi connessi a particolari procedure.

Sotto il profilo normativo, è in via di attuazione un provvedimento per la modifica del « Regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive », mentre, per quanto concerne il settore internazionale, sono in fase di definizione le trattative, sia a livello governativo che a quello delle amministrazioni ferroviarie, per la partecipazione della Gran Bretagna alla tariffa europea CECA (9001). Da parte delle amministrazioni ferroviarie aderenti alla suddetta tariffa è stato predisposto un progetto di revisione dell'accordo del 1955 relativo all'istituzione di tariffe dirette internazionali per il trasporto del carbone e dell'acciaio, allo scopo di adeguare, per quanto possibile, le tariffe indicate alle esigenze commerciali delle ferrovie. Tale progetto sarà esaminato nel corso del corrente anno dalla competente Commissione Trasporti della Comunità europea.

Inoltre, in sede comunitaria, è stato elaborato un progetto, che potrà diventare esecutivo dopo l'approvazione del Consiglio della Comunità, per disciplinare e potenziare il traffico combinato strada-rotaia tra Stati membri.

P.

Primi consuntivi '74

Buoni per il servizio viaggiatori, discreti per quello merci.

NEL DARE uno sguardo ai risultati provvisori dell'attività svolta dai vari settori dell'Azienda nel 1974, non si può che condividere quanto la stampa nazionale ha inteso sottolineare al riguardo: cioè che il '74 è stato un anno di notevole impegno per il trasporto ferroviario in Italia, soprattutto per il ritorno al treno da parte dell'utenza (ritorno reso, senza dubbio, più incisivo dall'austerity) e per i nuovi piani di sviluppo, con particolare riferimento al Piano di interventi straordinari per un importo di 2.000 miliardi di lire.

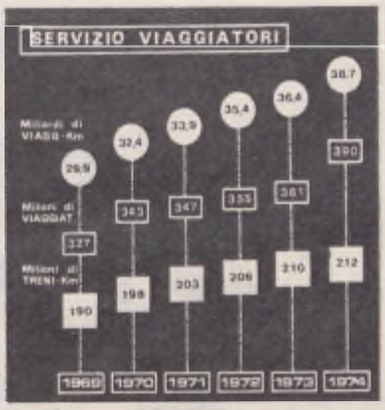
L'andamento del traffico è stato favorevole (c'è chi dice che ha segnato un record) specialmente per i viaggiatori, ma anche per le merci. Rispetto al 1973, i viaggiatori in prima classe sono aumentati del 9,2 per cento e quelli in seconda classe del 7,9 per cento. La media giornaliera delle persone trasportate ha superato il milione, con un incremento dell'8 per cento, mentre i viaggiatori-chilometro sono stati 38.700 milioni, con un aumento del 6,4 per cento.

Nel settore merci gli incrementi verificatisi sono un po' meno sensibili: 1,8 per cento per le tonnellate trasportate e 5,3 per cento per le tonn/km (rispettivamente, 60.200 mila tonn. e 18.500 milioni di tonn-km).

In entrambi i settori, l'aumento si è verificato anche per i treni-km: 1,3 per cento per i viaggiatori e 2,1 per cento per le merci. Le locomotive-km sono state nel complesso oltre 387 milioni, con un incremento dell'1,4 per cento. Dati che dimostrano il non lieve impegno sostenuto dall'Azienda per far fronte all'aumentata richiesta di trasporto, non solo da parte del pubblico in genere ma anche da parte degli operatori economici.

Forte è stato l'aumento dei prodotti del traffico, dove ha però giocato in buona misura il nuovo assetto tariffario, varato a dieci anni di distanza dal precedente. Si è avuto il + 31,4 per cento complessivamente, e cioè: + 29,4 per cento per i viaggiatori, + 45,3 per cento per i bagagli e + 33,8 per cento per le merci.

In tempo di crisi petrolifera è certo interessante dare uno sguardo anche ai consumi che, per le dimensioni di un'Azienda come la nostra, sono sempre cospicui. D'altra parte, non sempre se ne ha un'idea, non dico precisa, ma almeno prossima alla realtà. Come è rilevabile dalla relativa tabella, contro una diminuzione del 13,5 per cento nelle tonnellate di carbone consumato (oltre 140 mila tonn.) si sono avute percentuali d'aumento dell'1,8 per la nafta (tonn. 126 mila circa) e del 3,1 per l'energia elettrica (GWh 3.350). Ciò per quel che riguarda i treni. In quanto alle navi traghetto, hanno avuto una flessione del 2 per cento i consumi di nafta fluida (tonn. 34 mila circa), ma un forte incremento del 38 per cento quelli di gasolio (oltre 5 mila tonn.). **S.A.**

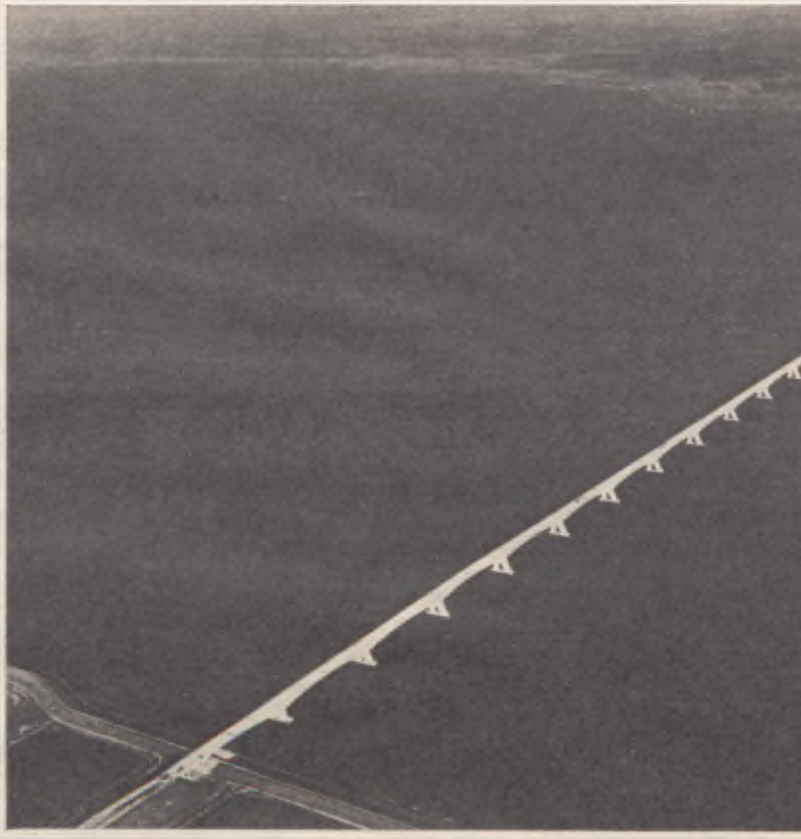


TRAFFICO

		1973 dati definitivi	1974 dati provvisori	Variazione % rispetto anno precedente
Viaggiatori paganti				
Viaggiatori trasportati	milioni	361,1	390,0	+ 8,0
viaggiatori 1ª classe	»	22,9	25,0	+ 9,2
viaggiatori 2ª classe	»	338,2	365,0	+ 7,9
viaggiatori a tariffa ordinaria e ridotta	»	212,9	232,0	+ 9,0
viaggiatori abbonati	»	148,2	158,0	+ 6,6
Media giornaliera viaggiatori	migliaia	989,3	1.068,0	+ 8,0
Viaggiatori-km	milioni	36.358,8	38.700,0	+ 6,4
Percorrenza media	km	100,7	99,2	— 1,5
percorrenza media viaggiatori a tariffa ordinaria e ridotta	»	145,5	142,1	— 2,3
percorrenza media viaggiatori abbonati	»	36,4	36,2	— 0,5
Merci				
Tonnellate trasportate	migliaia	59.128	60.200	+ 1,8
per il pubblico	»	54.789	56.300	+ 2,8
a carro completo	»	54.225	55.700	+ 2,7
di cui:				
servizio interno	»	18.869	19.000	+ 0,7
servizio internazionale	»	35.091	36.430	+ 3,8
transito	»	265	270	+ 1,9
Tonnellate-km c/pubblico	milioni	17.574	18.500	+ 5,3
Percorrenza media di una tonnellata	km	321	329	+ 2,5
Carri caricati ed entrati carichi	migliaia	3.563	3.500	— 1,8
completi per il pubblico	»	2.932	2.900	— 1,1
di cui:				
nelle stazioni e scali marittimi	»	1.043	1.020	— 2,2
nei raccordi	»	926	850	— 8,2
entrati carichi ai transiti	»	963	1.030	+ 6,9

Taccuino turistico tecnico dall'Olanda

NASCONO ALL'O.R.E. I TRENI DI DOMANI



Sopra, la stazione centrale di Rotterdam. A destra, la Sede dell'ORE a Utrecht. Nella foto al centro, il ponte stradale di Zeeland sul fiume Schelda lungo 5 km e che riveste una grande importanza nel sistema di comunicazioni della zona del Delta.

DAL MESE di settembre mi sono trasferito a Utrecht per prendere servizio presso l'ORE, ufficio di ricerche e prove dell'UIC. Avevo io stesso chiesto questo spostamento, che mi ha fornito l'opportunità di ritornare alla tecnica; un ritorno alle origini della mia carriera ferroviaria, cominciata nei lontani anni '40 a Milano, alla dirigenza del riparto trazione delle linee Varesine e Valtellinesi (allora in corso di trasformazione rispettivamente dal sistema a terza rotaia e dal sistema trifase a quello a c.c. 3000 Volt) e svolta successivamente nel settore organizzativo.

Dopo tre mesi mi sento pienamente soddisfatto del passo compiuto: sarà perché amo le avventure, e già in altre occasioni ho girato il mondo. La principale difficoltà è stata ed è linguistica. Qui, delle diverse lingue la più parlata è forse il tedesco; io conosco bene inglese, francese e spagnolo, meno bene proprio il tedesco. Spero di essere capace di raggiungere un livello di efficienza pari a quello fatto registrare a suo tempo dall'Ing. Marconi del Servizio Trazione, mio predecessore negli anni '50 ed ancora popolarissimo qui, uno dei maggiori specialisti europei nei problemi dell'aggancio automatico e buon conoscitore dell'olandese, dello svedese e di non so quali altre lingue strane.

Prima di partire da Roma ho promesso un articolo per « Voci della Rotaia »; mantengo la promessa. Ma prima di parlare dell'ORE qualche divagazione sulle mie prime impressioni di vita olandese potrà forse riuscire interessante.

* * *

Un aspetto singolare e significativo del costume olandese è quello legato agli appartamenti al piano terreno delle case. Sono dotati di grandi finestre col davanzale spesso a non più di mezzo metro dal piano del marciapiede, senza alcuna forma di chiusura notturna (c'è evidentemente una grande fiducia nel prossimo!); la gente vi svolge tranquillamente la propria vita familiare senza preoccuparsi minimamente dei passanti che guardano dentro, in stanze adorne di una quantità di piante, di fiori (qui si comprano al mercato fiori capaci di resistere in un vaso anche un mese prima di appassire), di cose vecchie ed oggetti esotici (ricordo degli interessi olandesi in estremo oriente). La preoccupazione di molte di queste famiglie che vivono al pianterreno pare essere la eventualità che qualcuno appoggi una bicicletta alla loro finestra; e perciò ci si vede spesso la scritta « Geen Fietsen Plaatsen », non appoggiare biciclette!

E così sono venuto a parlare delle biciclette (e motociclette) che si vedono in quantità ben maggiore che da noi. Hanno in molte strade corsie

L'Ing. Gino Levi si trova attualmente a Utrecht presso l'Ufficio Ricerche e Prove dell'U.I.C. Siamo lieti di pubblicare questo suo servizio che, nel proporci uno scorcio della vita e del costume olandese, illustra l'attività dell'ORE.

a loro riservate e semafori con la biciclettina luminosa verde, gialla e rossa; i ciclisti sono ragazzini e signori anziani, vecchie signore col fazzoletto in testa e giovani signore in minigonna e capelli biondi al vento con uno o anche due bambini dietro, ognuno nel suo seggiolino; e anche quando piove a dirotto, come capita spesso, la maggioranza di questi ciclisti viaggiano senza impermeabile come se niente fosse.

E sull'argomento del tempo devo dire che quello che fa qui mi dà una impressione di allegria: variabilissimo, molto spesso in una stessa giornata sprazzi di sole e raffiche di vento, nuvole che corrono, piogge improvvise.

Mi hanno piacevolmente sorpreso le grandi possibilità di viaggiare. Le molte, belle città di questo Paese sono collegate da un servizio ferroviario « Intercity » a orari cadenzati, e così quando il venerdì, alle 5¼ del pomeriggio, l'ufficio si svuota fra grandi auguri di buon week-end, io mi sento un gran signore.

Vorrei ora parlare del grande sviluppo urbanistico della « Hoog Catharijne », che mi ha interessato in modo particolare dal punto di vista professionale, in relazione alle questioni di programmazione degli investimenti di cui mi sono occupato per parecchi anni a Roma.

La situazione di Utrecht è quella comune a tante altre città, grandi e piccole; l'abitato si è sviluppato attorno alla linea ferroviaria, da cui ha finito per essere tagliato nettamente in due. Per ricordare due casi di attualità in Italia, potrei citare Firenze e Bari. In queste situazioni generalmente viene richiesto, e talvolta ottenuto dopo anni di polemiche, un costosissimo spostamento della linea ferroviaria.

Ma gli olandesi, abituati a prendere a base dei loro ragionamenti i canali (ovviamente ancora più difficili da spostare che le linee ferroviarie) hanno adottato una soluzione radicalmente diversa. In una città il cui centro è rimasto « vecchia Olanda », nella zona della stazione hanno demolito senza pietà (ritengo che si trattasse di immobili privi di valore estetico) ed hanno costruito un nuovo quartiere direzionale, che offre il massimo che si possa desiderare quanto a servizi pubblici, negozi, grandi magazzini, locali di svago e di spettacolo, banche, ecc., in gallerie aperte al pubblico pedonale su due (ed in parte tre) piani, largamente dotate di scale mobili ed ascensori. La nuova realizzazione, probabilmente proprio in virtù della sua razionalità e completezza, è piaciuta al pubblico che l'affolla ad ogni ora del giorno (solo la domenica mattina vi si può notare una certa calma). Per il traffico automobilistico, sufficientemente servito dai sottopassaggi esistenti per l'attraversamento della linea ferroviaria; lo scambio con la zona pedonale e la stazione è razionalmente organizzato mediante rampe ed ampi parcheggi.

Anche questa realizzazione ha, certamente, un costo notevolissimo; ma almeno a tale costo corrisponde una nuova infrastruttura di grande valore per la città, e non un semplice spostamento di impianti che nulla aggiungerebbe ai valori esistenti.

* * *

Ma è tempo di parlare dell'ORE.

Un edificio di 5 piani di nuova costruzione (all'ingresso del quale si può ammirare un modello di aggancio automatico e si è accolti con un sorriso da due simpatiche telefoniste) è occupato da una sessantina di persone, per circa una metà olandese ed il resto (gli ingegneri, gran parte dei traduttori, alcune delle dattilografe) distaccati dalle varie reti europee. Il direttore, l'affabilissimo Herr Toegel, è austriaco. Delle reti dell'Europa occidentale, la SNCF e la DB sono rappresentate da 4 consiglieri tecnici ciascuna, mentre la BR ne ha 2 e FS, NS e FFS ne hanno uno. Dell'Europa orientale sono presenti le reti tedesca (DR), cecoslovacca (CSD), e polacca (PKP), e quest'ultima, che è la più importante come consistenza di linee e più che altro come traffico, invierà prossimamente anche un secondo rappresentante.

Le reti associate all'ORE sono 35 nell'area Europa-Medio Oriente, alle quali si aggiungono le cosidette reti lontane (sostanzialmente il DOT degli USA, India, Giappone e Sud Africa).

(continua a pagina 38)

Una cartina dei Paesi Bassi. In alto, uno degli innumerevoli canali lungo i quali si svolge molta parte del traffico interno.

BINARI NEL MONDO

Treni, tram e metró d'Ungheria

L'UNGHERIA, grande più o meno quanto l'insieme delle nostre regioni Piemonte e Lombardia, ha una superficie di 93.000 kmq., costituita per circa due terzi da ampie distese pianeggianti (puszta), ed ha una forma oblunga con distanze massime da nord a sud e da est ad ovest pari rispettivamente a 268 ed a 528 km. Il Danubio, che ne attraversa il territorio per 410 km., è una delle vie di comunicazione fondamentali del Paese per i trasporti merci. Il traffico viaggiatori fluviale è prevalentemente turistico e limitato per lo più ai mesi estivi, durante i quali si può andare, ad esempio, da Vienna a Budapest in battello in poco meno di cinque ore.

Alla fine della seconda guerra mondiale le condizioni economiche dell'Ungheria erano molto precarie e le perdite derivanti dagli eventi bellici erano valutate in circa mezzo milione di vite umane e 4,4 milioni di dollari di danni materiali. Attualmente la produzione industriale ha raggiunto il quintuplo del suo livello del 1938 ed il reddito nazionale, seguendo un'evoluzione comune a molti altri Paesi, proviene per il 62 per cento dall'industria e per poco più del 20 per cento dall'agricoltura. Tra l'altro in Ungheria sono sorte nel dopoguerra industrie completamente nuove, come ad esempio quella destinata alla costruzione di autobus ed autocarri, derivante dalla suddivisione dei settori produttivi tra le varie nazioni dell'area economica dell'Europa Orientale. Il primo camion « Csepel », infatti, fu costruito nel 1950. Ciò, unitamente alla posizione geografica del Paese, che è privo di sbocchi sul mare e costituisce un transito obbligato per i traffici in via di sviluppo tra Europa Occidentale ed URSS, ha notevolmente ampliato i compiti delle Ferrovie Statali (MAV).

Questa trasformazione economica ha comportato anche qui l'addensamento della popolazione nei centri urbani; nel 1972, su 10.374.000 abitanti ben 4.720.000 vivevano nelle città e di questi circa 2 milioni nella sola Budapest.

La capitale ungherese, che deriva dalla fusione delle città di Buda, Pest e Obuda (la romana Aquincum), avvenuta nel 1873, contava nel 1896, quando fu inaugurata la ferrovia elettrica sotterranea, 600 mila abitanti e si prevede che nel 2000 ne avrà 2.300.000.

Tale distribuzione di popolazione crea all'interno delle aree urbane notevoli problemi di trasporto che i pubblici poteri risolvono favorendo l'uso e lo sviluppo del mezzo pubblico.

Questa scelta, che tende ad evitare la congestione dei centri urbani e la conseguente degradazione degli ambienti, è particolarmente interessante ove si consideri che in Ungheria non vi sono ancora problemi di traffico stradale confrontabili con quelli esistenti nel mondo occidentale. Infatti, pur essendosi avuto negli ultimi vent'anni un forte aumento del numero delle automobili, passate da 8507 nel 1951 a 339.131 nel 1972, il rapporto abitanti per autovettura, nel 1972, era ancora pari a circa 30, contro valori di 1 autovettura ogni 4-5 abitanti nei Paesi più sviluppati dell'Europa Occidentale, compresa l'Italia. Per il 1975 si prevede che il numero di auto in circolazione nel paese arriverà a 500.000.

La rete delle MAV comprende 8487 km. di linee di cui il 10 per cento circa è elettrificato in corrente monofase 25 kV. Attualmente il 43 per cento circa del traffico è assicurato con locomotive Diesel e la parte restante è suddivisa fra le trazioni elettrica ed a vapore in ragione del 38 e del 19 per cento rispettivamente. Le MAV hanno trasportato nel 1973 20.689 milioni di tonnellate km. di merci e 12.578 milioni di viaggiatori km., con un aumento del 3,1 e dello 0,3 per cento rispettivamente dall'anno precedente.

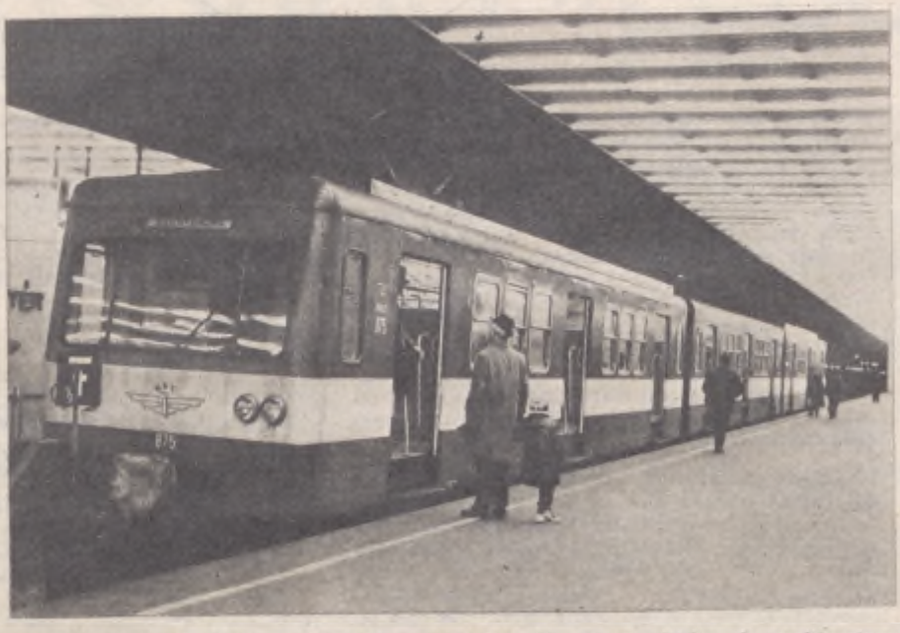
Per adeguarsi ai nuovi compiti le MAV hanno intrapreso varie iniziative che possono così sintetizzarsi. Per l'effettuazione dei servizi pendolari, che vanno assumendo anche lì una crescente e riconosciuta importanza, sono stati positivamente sperimentati convogli « navetta » di materiale specializzato, che evitando le manovre per l'inversione del mezzo di trazione ai capilinea consentono una migliore utilizzazione degli impianti, specialmente quando, come nel caso della stazione centrale di Budapest, questi sono interessati da un forte traffico.

Per il traffico viaggiatori nazionale, che in Ungheria viene assicurato principalmente dalla ferrovia, in quanto le distanze non sono tali da giustificare il ricorso all'aereo, l'in-

A sinistra, la stazione Est di Budapest; inaugurata nel 1884, venne costruita in soli due anni e tuttora appoggia su una palafitta di legno di cedro, resa necessaria dal terreno paludoso ed ineguale.

Sotto, una locomotiva diesel delle MAV gruppo M 40.

A destra, convoglio delle ferrovie suburbane nella stazione di corrispondenza con la metropolitana di Battyanyi-Ter.



troduzione di veicoli con caratteristiche simili a quelle dei tipi unificati più moderni in uso sulle reti occidentali e l'estensione dell'elettrificazione e della dieselizzazione hanno permesso di elevare la velocità massima dei convogli a 120-140 km l'ora. Per il futuro sono previste velocità massime dell'ordine dei 160 km/h., in particolare per i treni internazionali.
Per migliorare la velocità ed il comfort dei treni viaggiatori e per soddisfare nel contempo le esigenze del traffico merci, che richiede carichi assiali elevati, sono in corso rinnovamenti di binari con rotaie saldate pesanti del tipo UIC 54.
Tra i mezzi di trazione più moderni del parco MAV meritano un cenno particolare le locomotive della serie V43, costruite in Ungheria. Esse hanno 4 assi motori, una potenza continuativa di 2140 kw., pesano 78 tonnellate e possono viaggiare ad una velocità massima di 130 km/h. I motori, in numero di uno per carrello, sono alimentati ,secondo le più moderne tendenze, in corrente continua mediante raddrizzatori al silicio.
Nel campo dei trasporti urbani a Budapest è stata operata, come detto dianzi, una scelta a favore del mezzo pubblico, consistente nella realizzazione di una moderna rete metropolitana, nell'ammodernamento della vecchia ferrovia elettrica sotterranea (Földalatti) e delle ferrovie suburbane, e nella realizzazione di opere atte a realizzare la completa interconnessione tra queste e la rete di superficie.
Budapest è stata la prima città dell'Europa continentale a disporre di una ferrovia sotterranea a trazione elettrica, inaugurata il 2 maggio 1896 in occasione del Millenario della costituzione della nazione ungherese. Adesso la capitale dell'Ungheria dispone anche di una metropolitana tra le più moderne d'Europa, realizzata con criteri analoghi a quelli delle metropolitane sovietiche, il cui primo tronco, facente parte della linea Est-Ovest, è stato aperto all'esercizio il 2 aprile 1970. Questa linea è stata completata con l'attivazione di un secondo tronco il 23 dicembre 1972 ed ha attualmente uno sviluppo di circa 10 km. tra le stazioni di Fehér út ad Est e quella di Déli pu ad Ovest del Danubio.
La vecchia e la nuova metropolitana si intersecano in una stazione di corrispondenza a Deàk tér e sono destinate ad integrarsi in una rete più complessa di ferrovie rapide, derivante in parte dall'ammodernamento di linee già esistenti.
La vecchia metropolitana, chiamata comunemente « Földalatti » (la sotterranea) fu realizzata per collegare il centro della città col parco comunale di Városliget, dove si tenne nel 1896 l'esposizione del Millenario. L'ultima parte del tracciato, all'interno del parco, si svolgeva prima dell'ammodernamento in superficie ed era collegata alla rete tranviaria. Nel 1973 la linea è stata completamente ammodernata e prolungata, mediante la costruzione di oltre 1.500 metri di galleria e di due nuove stazioni, dal Városliget a Mexicói út. In quest'ultima località sono stati realizzati un capolinea tranviario, che consente un agevole trasbordo da e per la rete di superficie, ed un nuovo deposito. La « Földalatti » attualmente ha una lunghezza di circa 4 km. e comprende 11 stazioni, tutte in sotterraneo.
Attualmente è in costruzione un'altra metropolitana, che si svolgerà interamente in galleria, con andamento Nord-Sud, sulla sinistra del Danubio, avrà una lunghezza di circa 15 km. e comprenderà una ventina di stazioni. Essa intersecherà le altre linee nella stazione di corrispondenza di Deàk Tér e verrà prevedibilmente attivata per tronchi entro il 1980-82.
E' prevista inoltre la realizzazione di una terza linea metropolitana che avrà un andamento da Sud-Ovest a Nord-Est, servirà la parte Sud di Buda e comprenderà un secondo attraversamento del Danubio.
La rete della metropolitana, così ultimata, avrà uno sviluppo complessivo di circa 40 km., assorbirà il 25-30 per cento degli spostamenti che avvengono nell'ambito urbano e sarà integrata nel sistema dei trasporti rapidi di massa di cui faranno parte anche la « Földalatti » ammodernata e la rete delle ferrovie suburbane, anche esse ammodernate ed attestate alla metropolitana, aventi uno sviluppo di 112 km.
La rete tranviaria, comprendente 59 linee, è una delle più estese d'Europa e svolge un ruolo preponderante nel quadro dei trasporti pubblici della capitale ungherese, assorbendo da sola circa il 50 per cento del traffico. Essa è costituita da linee a scartamento normale, ubicate talvolta, soprattutto nelle zone periferiche, su sede riservata, ed ha subito recentemente interventi di notevole entità nei nodi posti in corrispondenza delle stazioni della metropolitana.
Il parco del materiale rotabile, molto eterogeneo, comprende 1148 motrici e 402 rimorchi, tra cui 90 moderne unità articolate costruite dalla Ganz in Ungheria tra il 1967 ed il 1971.
La rete di superficie e la « Földalatti » sono eserciti con agente unico e largo impiego di personale femminile. I biglietti, che costano 1 Fiorino (circa 30 lire) per tram, filobus e metropolitana e 1,5 Fiorini per gli autobus, vengono venduti a terra in appositi chioschi, nelle stazioni della metropolitana o presso rivenditori di giornali, e vengono annullati direttamente dal viaggiatore a bordo del mezzo pubblico mediante foratura con un'obliteratrice meccanica.

RENZO MARINI

DANIMARCA

I servizi inter-city alla ribalta

RECENTEMENTE le Ferrovie dello Stato danesi hanno completamente rinnovato, rivoluzionandoli, gli orari dei treni cosiddetti « inter-city ».
In particolare l'introduzione di un « orario cadenzato » sulla linea principale che unisce Copenaghen alle città dello Jutland segna l'inizio di una vera e propria « nuova era » per questo tipo di traffico.
La traversata del « Grand Belt » tra Seeland e Funen, che costituisce l'elemento determinante per l'insieme del traffico danese, è assicurato da due nuove navi traghetto a grande capacità. Le partenze hanno luogo ogni ora da Korsor e Nyborg; la durata della traversata è stata sensibilmente ridotta: 60 minuti contro gli 80 occorrenti in precedenza.
Nel frattempo il traffico merci ed i servizi locali continuano ad essere assicurati con le vecchie navi, snellendo così ancor più i vari tipi di traffico. L'orario cadenzato adottato su quest'asse modificherà anche, di conseguenza, il traffico nella intera penisola dello Jutland: in particolare per ciò che concerne l'istituzione di regolari relazioni dirette, sulle linee principali.
Le caratteristiche principali dei treni inter-city sono state migliorate, al pari dei servizi complementari offerti ai viaggiatori: tutti i treni hanno compartimenti di 6 posti, sia in prima che in seconda classe; un servizio di mini-bar, boutiques e servizio di hostess. La prenotazione posti può ora essere effettuata in tutte le principali stazioni, grazie all'entrata in servizio d'un sistema elettronico collegato con quelli tedesco e svedese.

FRANCIA

Un laboratorio a 300 Km/h

IL CLUB delle macchine ferroviarie capaci di raggiungere velocità di 300 km/h ha accolto recentemente un nuovo venuto.
Da qualche tempo infatti uno strano veicolo circola sulle linee della rete ferroviaria francese e sui suoi fianchi è scritta la sigla Z 7001.
Questo veicolo elettrico, che non è in alcun modo destinato a divenire un prototipo, è stato particolarmente studiato per accogliere un certo numero di apparecchiature da impiegarsi per lo studio del com-

(continua a pag. 16)

BINARI NEL MONDO

(continua da pag. 15)

portamento di particolari parti dei mezzi ferroviari (carrelli, freni, boccole, sistema di captazione della corrente elettrica) alle alte velocità. Si tratta insomma di un vero e proprio laboratorio, capace di correre ad una velocità di 300 chilometri all'ora. I primi esperimenti si sono rilevati ricchi d'insegnamento, dando preziose esperienze « dal vivo » su numerosi problemi di grande importanza per il domani della trazione elettrica a grande velocità.

MESSICO

Un'alternativa al Canale di Panama

NUMEROSI studi hanno dimostrato che il Canale di Panama è ormai vicino alla saturazione e che alcune linee di navigazione sono già in difficoltà.

Per tali ragioni il Messico sta studiando la possibilità di costruire una ferrovia ad alta velocità, capace di drenare una parte del traffico che transita attualmente attraverso il Canale. Si tratterebbe di una linea lunga 250 km, che dovrebbe attraversare l'istmo di Tehuantepec, che unisce Coatzacoalcos, sull'Atlantico, a Salina Cruz, sulla costa del Pacifico.

L'investimento necessario alla realizzazione di questo progetto è stato stimato che si aggiri sul miliardo di dollari, destinati, in gran parte, alla costruzione e all'equipaggiamento di due giganteschi ponti per i terminali dei trasporti containerizzati. I treni collegheranno i due terminali in circa 3 ore. La capacità della linea potrà essere di 100 milioni di tonnellate (a titolo indicativo, il canale di Panama, nel 1973, ha avuto un traffico di 126 milioni di tonnellate di merci).

Una missione di esperti giapponesi sta ora preparando uno studio su questo progetto, che potrà essere portato a compimento se avranno esito positivo i negoziati attualmente in corso con la Banca Mondiale e la Banca per lo sviluppo Interamericano.

FLASH
Notizie in breve

LA FACILITAZIONE in favore dei giovani nota come « Inter-Rail » è stata confermata dalle amministrazioni ferroviarie europee aderenti all'iniziativa per l'intero 1975. La facilitazione, riservata ai giovani che non abbiano compiuto il ventunesimo anno di età, consiste in una speciale tessera della validità di un messe che dà diritto all'acquisto di biglietti di seconda classe con la riduzione del 50 per cento per viaggiare sulla rete ferroviaria che ha rilasciato la tessera stessa e permette la libera circolazione — sempre in seconda classe — sulle reti delle altre ferrovie europee aderenti all'iniziativa.

La « Inter-Rail » 1975 viene venduta al prezzo di 81 mila lire. Un rimborso di 2.900 lire sul prezzo pagato è previsto in caso di restituzione alle F.S. del documento, quando acquistato in Italia, entro un mese dalla scadenza.

LA LEGGE concernente l'ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-Confine Svizzero della Ferrovia Internazionale Domodossola-Locarno è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 4 ed autorizza una spesa entro il limite di 225 milioni di lire. Il tronco ferroviario è in concessione alla Società Subalpina di Imprese ferroviarie, alla quale sarà accordato il corrispettivo per l'esecuzione dei lavori e forniture con decreto dei Ministri per i Trasporti e per il Tesoro. **(Nella foto in basso, la stazione di Domodossola).**

QUATTRO navi-traghetto delle Ferrovie dello Stato operano continuativamente sulla relazione Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa.

La disponibilità di una nuova unità, la « S. Francesco da Paola », già in servizio sullo Stretto di Messina, è stata ottenuta a seguito dell'intervento dell'assessore regionale ai LL.PP. e Trasporti, on. Piero Puddu, in considerazione della sempre crescente richiesta di trasporto merci da e per la Sardegna.

IL CONSIGLIO regionale della Lombardia ha approvato una legge che stanzia, entro il 31 dicembre 1975, 3 miliardi e 750 milioni (compresi gli interessi) per l'acquisto da parte della Regione della maggioranza del pacchetto azionario delle Ferrovie Nord. Entro il 28 febbraio, dovranno essere designati i nuovi componenti del consiglio d'amministrazione e due posti dovranno essere comunque riservati a rappresentanti degli enti locali.

IL PROGETTO per la realizzazione della metropolitana urbana di Napoli è entrato nella sua fase decisiva. Dopo il lungo dibattito nell'ambito della Giunta comunale, si è discusso del piano alla Regione dove si è riunita la speciale commissione tecnica costituita dalla Giunta regionale per l'esame del progetto.

La commissione ha approvato un documento, preparato dall'apposito gruppo di lavoro, che prevede una serie di osservazioni ed adempimenti come le prescrizioni per la redazione della progettazione esecutiva. L'Assessore regionale ai Trasporti, coadiuvato dallo stesso gruppo di lavoro, provvederà alla stesura del documento conclusivo.

UN INTERESSANTE e proficuo incontro sui problemi ferroviari dell'area tarantina si è svolto nella sede della Camera di commercio. L'ha promosso il Presidente dell'ente camerale Paolo Sala, che vi ha partecipato insieme con il Direttore Compartimentale di Bari ing. Candiloro e con i rappresentanti delle Camere di Commercio di Potenza e Matera. Introducendo i lavori, Sala ha illustrato una serie di proposte della Camera di Commercio di Taranto, da coordinare con gli altri enti camerali e sottoporre poi all'attenzione della nostra Azienda.

Dette proposte presuppongono la riattivazione della linea Taranto-Metaponto-Potenza, attualmente interrotta fra le stazioni di Grassano e Campomaggiore e quindi si riferiscono al momento dell'entrata in vigore dell'orario ferroviario che contemplerà la completa ripresa del servizio sull'intera linea Taranto-Napoli.

Nel suo intervento l'ing. Candiloro, dopo aver dichiarato la piena disponibilità delle Ferrovie alla soluzione dei problemi dell'area tarantina, si è richiamato al convegno svoltosi nel luglio scorso ad iniziativa della Camera di Commercio per affermare che, su quella base, è stato possibile avviare a soluzione il problema della Taranto-Bari.

NELLA METROPOLI "FERROVIA"

SAPERE DOV'E' UN CARRO, UNA LOCOMOTIVA, UN TRENO

In una intervista al Periodico "GO", il nostro Direttore Generale e l'ing. Rindi, Capo dei servizi di elaborazione elettronica dell'Azienda, hanno fatto il punto sul nostro piano di sviluppo in questo settore di importanza crescente. Riportiamo i passi principali dell'interessantissima intervista

Risponde il Direttore Generale

Quali risultati si attendono dal piano quinquennale di sviluppo delle elaborazioni elettroniche?

Da oltre una decina di anni l'Azienda F.S. è impegnata in un vasto programma di impiego delle tecniche di elaborazione elettronica nei vari settori della propria attività. La sintesi di questo lavoro è rappresentata dal « Piano quinquennale di sviluppo delle elaborazioni elettroni-

che », valido fino al 30 giugno 1977 ed avente lo scopo di realizzare un moderno sistema di informazioni articolate nei seguenti sottosistemi fondamentali da controllare: domanda viaggiatori, domanda merci, personale, materiale rotabile, officine e gestione delle scorte.

Il sottosistema viaggiatori, per quanto riguarda la teleprenotazione dei posti e la teleemissione dei biglietti di viaggio, è già funzionante da alcuni anni e si sta ora provvedendo all'estensione dei servizi e delle apparecchiature terminali. Analogamente i sottosistemi della gestione del personale, e delle scorte sono in fase di attuazione, essendo già stati definiti tutti i problemi, del resto non specificamente ferroviari, connessi con la messa a punto dei programmi di elaborazione.

Vengono ora evidenziati alcuni degli obiettivi principali connessi con la realizzazione, nell'ambito del Piano quinquennale citato, dei sottosistemi controllo circolazione rotabili, controllo domanda merci e controllo officine che presentano alcuni aspetti comuni.

In questo settore le moderne tecniche cibernetiche permetteranno di conoscere e in ogni istante e per tutti i punti della rete sia la situazione di tutti i carri, che gli impegni a breve scadenza conclusi con la clientela, con il grande vantaggio di centralizzare le informazioni, coordinarle e adottare, in luogo delle sporadiche iniziative locali, le scelte ottimali. Infatti il sottosistema centrale circolazione rotabili comunica sistematicamente alle stazioni terminali o di smistamento il preavviso di arrivo dei treni con la lista dei carri, carrozze e locomotive in composizione; è inoltre in grado di fornire su richiesta:

— ai responsabili della ripartizione dei carri vuoti, per ogni stazione e categoria di carri, i dati quantitativi relativi alle risorse, alle richieste, ai carri vuoti da ricevere e da spedire;

— a tutti gli agenti interessati della gestione merci, informazioni relative alla posizione e stato di un dato carro, alla posizione e composizione di un dato carro, alla posizione e composizione di un dato treno, alla situazione dei carri presenti in una stazione o zona della rete distinti in base alle caratteristiche, allo stato, all'amministrazione proprietaria;

— ai responsabili della manutenzione del parco, per ogni officina, il numero di veicoli in corso di riparazione, in attesa di riparazione, presenti nella stazione alla quale l'officina è raccordata o nelle altre stazioni limitrofe.

Il sottosistema di controllo del materiale rotabile è stato impostato in modo da prevedere, in prospettiva, la soluzione anche dei seguenti problemi:

— lettura automatica dei numeri di matricola dei veicoli e di identificazione dei treni;

— informazioni ai responsabili delle decisioni a breve termine sulla ripartizione ottimale dei rotabili in funzione della disponibilità e delle richieste di trasporto;

— automatizzazione delle operazioni di selezione nelle stazioni di smistamento più importanti.

Il sottosistema del controllo domanda merci è anche orientato verso un colloquio previsionale con la clientela con l'obiettivo di pervenire alla teleriservazione dei carri che garantisce la messa a disposizione dei carri vuoti con il vantaggio anche per l'Azienda di programmare treni merci bloccati da una stazione di origine ad una di destinazione; da qui lo slogan « meglio che un carro attenda un giorno nella stazione di partenza piuttosto che si fermi due giorni nella stazione di smistamento ».

Altri vantaggi del sottosistema in argomento sono rappresentati dalla teletassazione a domicilio, dalle informazioni fornite al cliente circa la marcia del suo trasporto e infine, in prospettiva, da un tempo di consegna della merce garantito. Recentemente è emersa la convenienza di ricorrere all'impiego dei moderni elaboratori non solo nei settori delle « vendite, produzione e amministrazione », bensì anche in quello del controllo e della regolazione della circolazione dei treni. Caratteristica principale di tali nuovi sistemi, che fanno appello alle tecnologie più avanzate, è quella di seguire e prevedere gli sviluppi della circolazione.

Sulla rete FS numerosi tratti di linea e nodi già oggi denunciano difficoltà di esercizio, in particolare per l'inoltro dei treni merci, in relazione all'elevata densità di traffico ed alle caratteristiche di diversa velocità di impostazione dei convogli. Poiché tali difficoltà tendono ad aumentare per i prevedibili e progressivi incrementi delle esigenze di traffico, si impone l'utilizzazione ottimale delle infrastrutture (linee, impianti e rotabili) esistenti ricorrendo all'impiego dei moderni metodi della cibernetica, per la regolazione automatica della circolazione.

Per il conseguimento degli obiettivi sopra indicati sono in atto due esperimenti di controllo della circolazione dei treni sulle linee Bologna-Parma e Roma-Formia, e verrà quanto prima realizzato un sistema di regolazione automatica della circolazione del nodo di Genova, basati tutti sull'impiego di elaboratori elettronici. Dopo aver acquisito le necessarie esperienze anche in tale complesso settore, tali nuovi sistemi di esercizio verranno estesi, secondo un organico e graduale programma, ai principali nodi della rete ed alle linee ad intenso traffico.

Risponde l'ing. Rindi

Quali sono gli obiettivi che si pone il sistema informativo delle F.S.?

Il nostro Direttore vi ha descritto la situazione attuale delle Ferrovie, ha sotto-

lineato certi aspetti critici ed ha anche elencato qualche motivo della crisi.
Abbiamo un eccesso di richiesta di traffico sulla disponibilità di risorse. In queste condizioni debbo rispondere affermando che il sistema informativo è orientato sì a colmare questo squilibrio, ma, per certi aspetti anche ad esaltarlo.
Per evitare sospetti di incoerenza mi spiego meglio:

— da un lato il sistema informativo è orientato a gestire in maniera più economica le nostre risorse, quindi a metterci in grado di fronteggiare meglio l'attuale eccesso di domanda di trasporto e a ridurre dunque l'attuale crisi;

— da un altro lato lo stesso sistema informativo è anche destinato a divenire uno strumento di colloquio col cliente per stimolare e promuovere un aumento della domanda di trasporto. Il sistema informativo è solo uno dei rinnovamenti tecnologici studiati per incrementare la nostra capacità di trasporto e fronteggiare la crisi. Occorre uno sviluppo coordinato di tutte le infrastrutture. Altrimenti direi che andiamo ad offrire la pelle di un orso che dobbiamo prima ammazzare.

Un esempio immediato è quello della teleprenotazione in via di grande estensione: essa offre nuove risorse al cliente e stimola l'acquisizione di un nuovo traffico viaggiatori. Lo stesso fondamento avranno i nuovi sistemi di teletassazione merci.

Quali sono le aree di maggiore interesse da controllare e quali sono i risultati ad immediato e lungo termine che si vogliono raggiungere?

Mi conceda un lusso letterario: non usiamo la parola area; è una parola della matematica che ha un senso preciso solo nella matematica. Noi non dobbiamo controllare delle aree, dobbiamo controllare certi oggetti e si tratta di oggetti fisici concreti e individuati al punto tale che ognuno di essi possiede un cartellino con un numero che viene riportato tale e quale sugli archivi elettronici a dischi. Questi oggetti del controllo sono numerosissimi ma costituiscono solo sei famiglie omogenee. Sono quelle che danno origine ai sei sottosistemi di elaborazione citati dal nostro Direttore e che sono caratterizzati da questi archivi: clienti viaggiatori; clienti merci; veicoli e locomotive; stazioni e treni; personale; pezzi di ricambio.
La seconda parte della domanda riguarda i risultati. Ebbene, il nostro compito di ferrovieri è quello di adattare nella maniera più economica certe risorse di mezzi ad una domanda di trasporto. Compito del sistema informativo è allora (e ripeto un po' quello che ho detto precedentemente): tenere sotto controllo le risorse e le domande.
Non si tratta di compiti semplici. Investimenti notevoli come quelli effettuati nel campo della elaborazione elettronica sono giudicati proprio dalle difficoltà di questi compiti.
Per dare un esempio, si pensi che controllare l'ubicazione dei rotabili significa conoscere in ogni istante dove si trovano circa 150.000 carri, 10.000 carrozze e 5.500 locomotive.

Ognuno di questi oggetti può, ad un certo istante, trovarsi fermo in circa 3.000 impianti fissi o può trovarsi in movimento in circa 1.000 impianti mobili (che sono i treni).
In quanto poi a tenere sotto controllo la domanda di trasporto, si pensi, ad esempio, che i clienti possono spedire merci, da e per 2.000 località, il che significa controllare 4 milioni di relazioni.

Come disegno di sistema è possibile delineare la classificazione delle attività di Elaborazioni Dati nelle F.S. e pertanto ottenere un'immagine del sistema informativo F.S.?

La già citata configurazione della base di dati si articola in sei archivi e mette anche in evidenza la caratteristica fondamentale del sistema informativo che si basa su un duplice orientamento: regolazione tattica a breve termine dell'esercizio con colloquio tra elaboratori e periferia; regolazione strategica a lungo termine con colloquio tra elaboratori e dirigenza.
Da qui la specializzazione degli elaboratori del sistema informativo; 10 di questi hanno compiti di gestione, 1 ha compiti di studio, pianificazione e ricerca.
Un'osservazione: il grado di automazione decisionale negli obiettivi del Piano Quinquennale per l'elaborazione elettronica è nullo o minimo. Gli elaboratori non decidono, si limitano ad informare, a studiare, a proporre.

In questi giorni è stato avviato il controllo centralizzato rotabili con l'attivazione di un grande numero di terminali periferici. Ci pare uno dei più grossi sistemi on-line in funzione in Italia. Quale è stata la problematica affrontata nelle fasi di studio e realizzazione?

Una problematica presuppone delle difficoltà e difficoltà vi sono state. Vorrei però preventivamente parlare, al contrario, di facilità, perché di facilità ve ne sono state, e importanti. Si tratta di questo: il problema del controllo dei rotabili era vivamente sentito a tutti i livelli interessati e la possibilità di soluzione a mezzo elaboratori elettronici era intuita da tutti. Ciò ha portato ad una collaborazione feconda, frutto, oltre che di competenza, anche di convinzione.
Lo stesso era successo per la teleprenotazione. Certo che, sia nel caso della teleprenotazione che in quello del controllo rotabili, le difficoltà da superare non erano piccole e comprendevano aspetti tecnici (in particolare la creazione di una efficiente rete di telecomunicazioni) aspetti organizzativi (reclutamento e specializzazione del personale) infine aspetti economici e finanziari.
Queste difficoltà sono state superate da quella collaborazione convinta.

Il terminale, questa appendice del calcolatore, assume sempre maggiore importanza nei sistemi informativi avanzati. Quali sono le prospettive di applicazione dell'on-line nell'ambito dei trasporti?

Per sintetizzare delle idee complesse occorre o la matematica o la poesia. La bomba atomica può essere rappresentata in equazioni, ma si può anche chiamarla con un'immagine figurata: « l'angoscia dell'umanità ». Quando penso al mondo che vanno creando i nuovi sistemi d'informazione a volte, da matematico pigro se non da poeta, cerco delle immagini figurate.
Allora paragono le ferrovie ad una metropoli con le sue dimensioni e le sue complessità strutturali; vedo gli uomini di questa metropoli, che sono i ferrovieri, separati dalle distanze e dall'ignoranza reciproca e vedo anche il cliente che è un provinciale (absit iniuria verbis) che cerca un indirizzo in questa metropoli.
Ebbene i moderni mezzi dovranno ridurre le dimensioni e le complessità di questa metropoli, dovranno avvicinare tra loro i ferrovieri e dovranno avvicinare il cliente alla ferrovia (questa metropoli, badi bene, ha anche un nome: « burocrazia »).

A 100 anni dal primo fabbricato viaggiatori della stazione di Roma

"VECCHIA" TERMINI

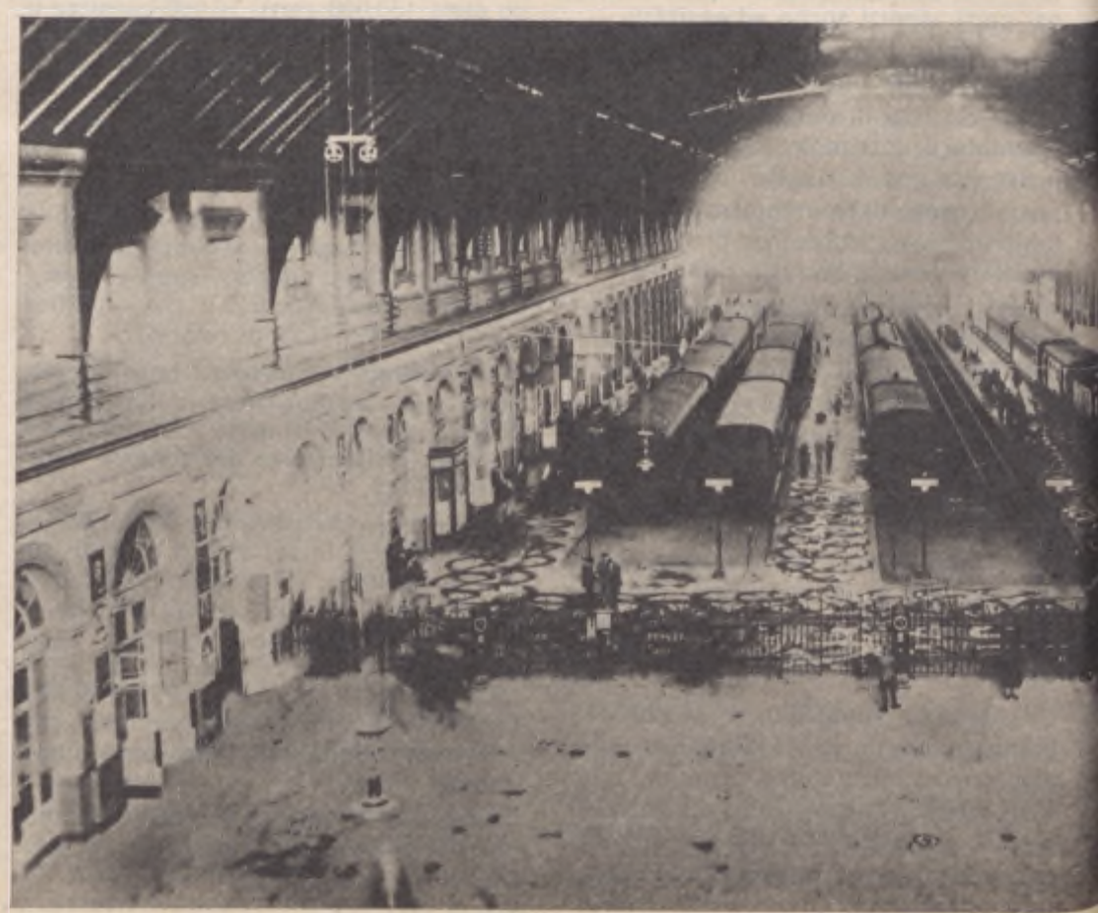
di LIVIO JANNATTONI

A destra, la saletta reale addobbata per un fastoso arrivo di sovrani. Sopra il titolo, della vecchia Termini resta soltanto uno degli avancorpi.

FORSE da ragazzo ebbi familiare la vecchia Stazione Termini quasi quanto la mia stessa casa. Mio padre apparteneva alla « squadra » di Roma del Personale Viaggiante, alcuni zii erano invece inquadrati nel personale di macchina, Deposito di S. Lorenzo, mentre i nonni, materno e paterno, facevano parte da tempo della grande famiglia ferroviaria.

Abitavamo a Piazza dei Siculi, e quando potevo, specie in estate, libero dalla scuola, andavo ad aspettare il treno sul quale prestava servizio mio padre. Una felicità. Entravo da Via Marsala. Il lato Partenze costituiva una specie di percorso di guerra, tanti erano gli edifici, le tettoie, i capannoni che si erano venuti aggiungendo, attraverso il tempo, all'ombra dell'antico fabbricato disegnato da Salvatore Bianchi, pur lasciando un'intercapedine di rispetto intorno alla pittoresca, ingombrante porzione dell'Aggere Serviano, che molto più tardi sbucherà solitaria sulla Piazza dei Cinquecento (la vecchia Termini era molto più avanzata dell'attuale). Un passaggio dietro l'altro, riuscivo così ad affacciarmi sui binari degli Arrivi, sei soltanto, imprigionati tra i corpi di fabbrica, paralleli, raccordati in facciate. Una specie di U che, almeno per me, accoglieva e delimitava un mondo meraviglioso.

Sullo sfondo c'era il ristorante Valiani, celebratissimo dentro e fuori l'area ferroviaria (vedi su queste colonne il mio



A sinistra, interno della tettoia: sono chiaramente visibili i ghirigori dell'« annaffiatore ». Sotto, ancora l'umbertina saletta reale.

art. del marzo 1970), tanto che persino le locomotive intraprendenti, o troppo su di giri, si recavano talvolta a visitarlo, abbattendo il debole schermo della cancellata di accesso ai marciapiedi. E la « Domenica del Corriere », subito pronta a trasferire il fattaccio in copertina, giovandosi dei popolari colori di Achille Beltrame.

Sempre in attesa del treno paterno, nella buona stagione me la godevo un mondo a seguire l'automatismo del gesto ampio e deciso con il quale un uomo armato di annaffiatore assolveva in maniera coscienziosa al dovere di rinfrescare tutti quei marciapiedi. E l'ho provato di nuovo quel piacere infantile, mitigato magari dalla malinconia degli anni trascorsi, nel ritrovare fra i « provini » della fornitissima Fototeca FS proprio la fotografia che ritrae nitidamente gli acquatici ghirigori tracciati dal calligrafo da strada con la fermezza di un esperto in svolazzi.

Ricordi su ricordi, ora particolarmente sollecitati dall'apparizione del volume «I cento anni della vecchia Termini» (iniziata prima della « breccia » venne collaudata nel 1874 in una Roma già italiana), edito dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni, di cui sono autori l'ingegnere Gianfranco Angeleri, esperto tecnico ferroviario, e l'avvocato Umberto Mariotti Bianchi, per il quale sembra che il passato di Roma non debba avere segreti. « Due passioni diverse — come loro stessi scrivono — quella per Roma e quella per i treni: come dire, appunto, la storia di Roma Termini vista da fuori e vista da dentro ». Una passione frenata a dovere da una documentazione ineccepibile, anche se un'ottimistica visione porta sovente i compilatori a considerare « tutto bòno e tutto bello ». Lascio il volume ai molti lettori che immancabilmente avrà e torno al richiamo della mia memoria.

Ricordo l'affollamento per l'Anno Santo straordinario 1933, le « botticelle » in lunga fila sul lato arrivi di Via Cavour, e rivedo con la curiosità di allora le aperture solenni della Saletta Reale, che mettevano in allarme tutto il personale della stazione. Compreso il titolare Felice Morichini dall'alto berretto nero a fiorami d'oro; uomo giusto al posto giusto, autentico re della stazione, che suscitava ammirazione e incuteva rispetto. E mio zio Romano, macchinista di una 746, il quale, appena entrato al riparo della grande tettoia, scivolava tra i binari, sotto la pancia del colosso ancora sbuffante (che sgomento misurarsi con le enormi ruote!) per constatare le buone condizioni di salute della draga, come era stata ribattezzata la locomotiva, uscendone poi tanto soddisfatto quanto segnato di

(continua a pag. 22)

"VECCHIA" TERMINI

olio e di grasso dappertutto. Una operazione che mi impressionava moltissimo, ma che, capii più tardi, costituiva la punta estrema del rapporto uomo-macchina, anche se andava molto al di là del semplice impegno di lavoro, non estraneo alla suggestione del « mostro ».

Fu proprio accompagnando mio padre agli armadi in ferro dove anche lui lasciava a fine turno divisa e borsone da conduttore capo, che scoprii una sconosciuta lapide fatta apporre per l'arrivo trionfale di Verdi al tempo della « prima » romana del Falstaff. « In questa stanza Giuseppe Verdi riparavasi da impetuoso entusiasmo di folla plaudente al suo arrivo in Roma il 13 aprile 1893 ». Un cimelio che sta un po' alle origini del mio cammino di scrittore e indagatore di « cose » romane (ne feci la mia prima comunicazione ad un giornale) e che, iniziate le demolizioni dei vecchi impianti, mi adoperai per far portare in salvo al Museo di Roma. C'erano però due altre lapidi nel vestibolo, sotto il famoso orologio degli appuntamenti, dedicate dagli « ufficiali delle strade ferrate italiane » una a Giorgio Stephenson, nel 1881, e l'altra ad Alessandro Volta, nel 1900. Ma di esse non sono mai riuscito a sapere la fine che hanno fatto.

Tenerezza e inesperienza mi impedivano allora di capire i molti problemi e individuare le numerose carenze connesse al familiare impianto ferroviario. Come ad esempio il fatto che la quota elevata di Termini metteva a dura prova i mezzi di locomozione per un facile arrivo alla Capitale. Vincere il dislivello con la stazione di Portonaccio, poi Roma Tiburtina, una vera e propria rampa (circa 40 metri in 5 km.), al tempo del vapore voleva dire in molti casi « spinta » in coda o addirittura «doppia », sotto pena di doversi fermare ai « semafori », all'altezza dello Scalo Merci S. Lorenzo. E le locomotive sbuffavano e slittavano da far paura.

La vecchia Termini continuò per lunghi anni a sopportare pesi assolutamente inadeguati alla sua età e alle sue dimensioni. Almeno un nuovo fabbricato viaggiatori si imponeva ogni giorno di più. E in tali ambasce giunsero provvide, sebbene altrettanto drastiche, le solite « direttive », che inchiodavano l'auspicato edificio nel medesimo punto. Il resto è cronaca vissura, dal progetto Mazzoni ai lavori colossali che ne seguirono, dalla demolizione dell'eterogeneo comprensorio papalino-piemontese al concorso per il fabbricato frontale e conseguente realizzazione del progetto vincitore, opera collettiva di quattro architetti e due ingegneri. Per cui ad un dato momento ci si trovò con l'intricato arco di tubolari eretto per facilitare lo smontaggio della vecchia tettoia, mentre s'intravvedeva già spuntare lo scheletro del nuovo edificio.

In un primo momento la modernità delle strutture colpì lo scetticismo dei romani, tradizionalisti più di quanto non si creda, poi, con l'andar del tempo, con l'entrata in pieno vigore della funzionalità degli impianti, essi hanno finito per andar fieri della monumentale costruzione, della sbalorditiva attrezzatura meccanico-tecnica. Così, dopo essere stata rabberciata, rimodernata, allargata, allungata, la Stazione Termini è andata ad inserirsi con onore nel giro dei monumenti romani rappresentativi, di modo che la satira s'è spenta nei suoi confronti il giorno stesso in cui i negozi hanno messo in vendita la prima cartolina illustrata con la veduta del « dinosauro ». Come si era voluto chiamare questo prototipo di architettura civile contemporanea, riferendosi alle linee audaci della grande pensilina, ispirata al profilo dei massi dell'Aggere.

Purtroppo in un quadro così bello si leggeva ancora, in trasparenza, la « vecchia » Termini con tutti i suoi limiti (e né allora e nemmeno oggi paragonabile alle possibilità ferroviarie offerte dalle grandi capitali europee). Lo si constatò non appena la grande ed unica stazione romana non riuscì più a sopportare il traffico viaggiatori dell'intera città, e di conseguenza fu necessario « decentrare » nelle stazioni periferiche Tiburtina, Trastevere, Ostiense) un numero sempre crescente di convogli, soprattutto locali. Operazione che incontrò agli inizi non pochi ostacoli, non ultimo quello che, per secolare tradizione e conseguente abitudine, continuava a vedere nella stazione Termini l'esclusivo punto di arrivo e partenza di tutti i treni da e per Roma.

L. J.

IL PRIVILEGIO di inaugurare la nuova biglietteria toccò a noi del turno di notte: entrammo nel grande salone sfavillante di luci e di cristalli tersi verso le dieci, mentre la Piazza dei Cinquecento era spazzata da un vento gelido che filtrava all'interno attraverso le mille fessure. Non facemmo caso a quel freddo, a quelle correnti d'aria che facevano volar via la cenere dalle sigarette. Eravamo troppo attratti dalla novità, eravamo presi dal confronto tra i vecchi uffici e questi che ci accoglievano: gelidi ma luminosi, funzionali, moderni. In quelli c'era l'atmosfera opaca come il legno che rivestiva le pareti, c'erano le arcate immense e buie, i tavoli fatti con un enorme blocco di marmo che gelava i polsi quando ci si attardava a fare i conti, c'erano le colonne massicce che separavano uno sportello dall'altro, che tenevano lontano un impiegato dall'altro e dal pubblico. Qui invece l'orizzonte era vastissimo, spaziava oltre la vetrata, sulla piazza fino agli spruzzi luminosi della fontana delle Najadi all'Esedra.

Trovammo ad attenderci alcuni vecchi ferrovieri in pensione venuti a sapere chissà come dello spostamento. Era una novità, un privilegio poter entrare nel grande salone sbirciato a lungo da dietro i pannelli di compensato. Si accostavano agli sportelli e commentavano tutto, lodavano e confrontavano quanto vedevano con quanto si è soliti trovare negli uffici ferroviari. Ammiravano le macchine stampatrici di biglietti, i timbri nuovi di zecca, i cristalli trasparenti e i grandi spazi vuoti che davano alla biglietteria l'aspetto di una grande banca.

La nuova sistemazione degli sportelli rappresentava una novità assoluta: quei vetri, quei vuoti ci mettevano tra i viaggiatori, ci facevano sentire parte del pubblico. Respiravamo il fumo delle sigarette, sentivamo l'odore dei dopobarba, delle brillantine, dei profumi femminili. La gente ci chiedeva il biglietto, ma come spinta inconsciamente dal nuovo rapporto di « vicinanza » anche piccoli favori: un po' di colla per chiudere meglio una lettera, una spilla per unire assieme due documenti, la nostra penna per mettere una firma o per annotare un indirizzo. Ci trovavamo d'un tratto col viso distante meno di una spanna da quello di persone celebri: Coppi, Bartali, Fabrizi, il Presidente De Nicola, Clara Calamai, e parlavamo con loro, erano tutti affabili, espansivi, a volte confidenziali. Hemingway una sera mi chiese consiglio per acquistare qualche buona bottiglia di whisky in attesa di prendere il treno per Milano. Andammo assieme, lui, sua moglie ed io e ci attardammo da Trombetta a bere qualche bicchierino. Perse il treno ma non se ne rammaricò, disse che comunque Mondadori si sarebbe precipitato a Roma per vederlo. Ci lasciammo da vecchi amici, con grandi manate sulle spalle mentre un agente della Polfer si sforzava

NELLA NUOVA BIGLIETTERIA LA PRIMA NOTTE... E POI

di dare un nome a quel volto incorniciato da una gran barba chiazzata di bianco.

Per Maurice Chevalier il problema invece fu di stabilire quanto veniva a costare alle ferrovie italiane la pulizia di tutti i vetri della stazione. Continuammo per un po' a discettare sui cristalli e sui migliori detersivi, poi lo accompagnai alla pensilina ove il treno per Parigi non era stato ancora garato. Intorno si era formata una piccola folla e una americana, ristretta in un impossibile vestito a fiori mi chiese il privilegio di essere presentata al grande attore. Il marito, un omino con gli occhiali cerchiati di metallo, afflitto da una orribile cravatta dai mille colori, si affannava a riprendere la romantica scena di Maurice Chevalier che baciava sorridente la mano alla sua intraprendente consorte. Mi trovai in mano cinque dollari offerti con una occhiata di complicità dall'omino, e li mostrai a Chevalier il quale passò così dal discorso sulla pulizia dei vetri a quello sulla possibilità di industrializzare il baciamano alle turiste americane in visita a Roma.

John Kitzmiller, il negro protagonista di « Tombolo », veniva di tanto in tanto a saldare un inestinguibile debito di gratitudine con un collega il cui fratello era appunto il regista che lo aveva scoperto e lanciato. Si metteva in fondo alla fila superando in altezza di un buon mezzo metro il più alto dei viaggiatori, gesticolava per richiamare la nostra attenzione e poi indicava il bar.

Alfredo Giannetti lo sceneggiatore-regista veniva a passeggiare davanti agli sportelli mentre con Pietro Germi preparava la sceneggiatura del « Ferroviere ». Era stato, Giannetti, dei nostri fino a poco tempo prima e noi gli chiedevamo golosamente della sua nuova vita di cineasta e delle donne del cinema.

Venivano i colleghi delle altre stazioni, di quelle grandi e di quelle piccole, lontane. Esternavano la loro ammirazione e lasciavano trasparire l'invidia per noi e per il luogo in cui prestavamo servizio. A nulla serviva la nostra dissacrazione: qui d'inverno gelano le mani e la testa mentre i piedi bollono perché il riscaldamento passa sotto il pavimento; qui d'estate si crepa dal caldo e il sole ti batte proprio sugli occhi e alla fine sei stanco morto e qui non ti puoi muovere perché tutti ti guardano, ti seguono in ogni momento.

In verità quelle grandi vetrate erano traumatizzanti con le loro trasparenze. Salivi le scale per andare a versare le somme introitate e trovavi qualcuno che fissava il tuo denaro appena un palmo al di là delle tue mani, oltre la vetrata; ti ritiravi dietro la colonna per rassettarti e scoprivi i mille occhi ironici delle commesse dei negozi accanto. Fu giocoforza divenire amici di tutti, del fioraio, dei giornalai, degli addetti alle pulizie, delle commesse dei negozi. Una di queste, la più bella del negozio di abbigliamento sposò un collega, ed il proprietario fece dare una mano di vernice opaca ai vetri per evitare altre defezioni.

Il viaggiatore che ci chiedeva il biglietto era avanti a noi, per intero, non deformato da vetri, non tagliato da sportelli, la sua voce ci giungeva chiara, naturale e così a volte si intuiva il dramma di una partenza improvvisa, il timore per il primo viaggio in treno. Era più facile litigare, per gli spiccioli, per un documento scaduto, per un qualunque malinteso, ma era anche più facile creare un rapporto cordiale, diverso. Qualcuno ci raccontava i motivi del viaggio, certo di soddisfare così una nostra più che legittima curiosità. Quando lo sportello era chiuso (e per il pubblico lo era solamente per una scritta posta in alto) e noi ci trattenevamo a chiudere i conti, capitavano le richieste più varie e più strane da parte del pubblico.

Un giorno capitò Gabré Egazan, un vecchio etiope, scuro di pelle, dai lineamenti regolari e con i capelli bianchi scomposti sulla fronte. Mi chiese di leggergli una lettera scritta in francese, lingua che purtroppo egli era solo in grado di parlare. D'altra parte non voleva far sapere i fatti suoi ai colleghi dell'ambasciata abissina presso cui lavorava. Ben presto divenimmo amici: conosceva i miei turni di lavoro e veniva con le lettere da leggere e la carta bianca per le risposte. Conobbi tutto della sua famiglia, del suo lavoro, dei suoi problemi, della lite con il secondo segretario dell'ambasciata d'Etiopia a Parigi per cui era stato improvvisamente trasferito a Roma. Madame Denise, sua moglie, raccontava (nelle lettere che ero incaricato di leggere) che si doveva alzare presto al mattino per andare a fare le pulizie negli uffici, che sentiva tutto il peso dei suoi cinquanta anni, che le faceva male la schiena. Non chiedeva soldi a Gabré, almeno più di quanti lui gliene potesse mandare e lo incoraggiava a tenere duro sperando in tempi migliori. In calce ad ogni lettera c'erano due righe per l'interprete; erano i saluti e la richiesta di qualche dettaglio sulla vita che Gabré faceva qui a Roma. Un giorno madame Denise scrisse una lettera angosciata: Raoul, il loro secondo figlio, si era messo nei pasticci con la fidanzata e la donna chiedeva disperata a Gabré che cosa si doveva fare. Il vecchio ascoltò in silenzio la mia lettura, aveva come al solito gli occhi arrossati e scuoteva la testa, poi al termine, puntò il dito sulla carta bianca e prese a dettare: chère grand-mère... cara nonna! Era, a suo modo, il riconoscimento e l'ufficializzazione delle « conseguenze » dell'atto di suo figlio e un modo per rendere meno drammatica la vicenda. Poi passò da Roma il figlio del Negus il quale appianò la vertenza tra il secondo segretario dell'ambasciata d'Etiopia a Parigi e il vecchio Gabré Egazan, guerriero della Dancalia ove si era battuto con le bande di Ras Destà contro gli occupanti italiani. Dopo qualche tempo andai a Parigi: al 127 di rue de la Tour, venne ad aprirmi madame Denise alla quale non ebbi neppure il tempo di dire chi fossi. Chiamò i figli: « Venez, voici le cheminot de Romatermini... ». Gabré, che mi aveva descritto così bene, non c'era più.

Vittorino SERMARINI

Il privilegio di inaugurarla toccò a noi del turno di notte. Entrammo nel grande salone...

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

NELL'ANNO che è appena finito hanno viaggiato sulle Ferrovie dello Stato circa quaranta milioni di passeggeri in più rispetto al 1973: un aumento dell'11 per cento, con un totale complessivo pari a 402 milioni di passeggeri. Nello stesso periodo sono state trasportate quasi un milione e mezzo di tonnellate di merci in più, per un totale di 56 milioni e 300 mila. Gli introiti per questi due settori sono di 646 miliardi di lire, con un aumento in percentuale del 33 per cento. Il 1974, dunque, ha commentato M. Tosatti su « La Stampa », riferendo questi dati, potrebbe essere considerato un anno abbastanza positivo per le FS, se sul bilancio non pesassero fortemente i problemi ormai cronici relativi alla capacità delle linee e degli impianti. Quello che si è da poco concluso, ha scritto S. Puglisi su IL GAZZETTINO, sarà ricordato come l'anno del primo contrattacco del binario nei confronti della strada, regina incontrastata per molto tempo del costume « automobilistico » italiano. L'A. si è quindi posto la domanda su come hanno risposto le Ferrovie all'improvvisa necessità degli italiani di ricorrere in più larga misura al treno, concludendo che tutto sommato le notevoli difficoltà in cui si è trovata l'Azienda hanno contribuito a spingere il Governo a varare il piano straordinario di interventi per duemila miliardi e a mettere le basi di quello che sarà il vero e proprio piano di risanamento delle Ferrovie.

Anche L'OSSERVATORE ROMANO ha considerato il 1974 come un anno di notevole importanza per il trasporto su strada ferrata in Italia, sia per il ritorno al treno da parte dell'utenza che per il varo dei nuovi piani di sviluppo. Pure l'UNITA' ha messo in rilievo l'aspetto positivo dell'aumento del traffico ferroviario: « malgrado il permanere dei disservizi, il treno con il passare degli anni sta ritrovando nuova vitalità e vigore. La gente non solo ha preferito di più il treno ma ha anche percorso più chilometri ».

Il punto su quanto è stato finora fatto e si sta facendo da parte delle FS per far fronte a queste nuove prospettive, è stato delineato da IL PICCOLO, mentre IL SOLE/24 ORE e LA GIUSTIZIA hanno illustrato, sia pure per sommi capi, il programma 1975 per potenziare gli impianti. IL LAVORO e ancora LA GIUSTIZIA hanno dato notizia di una conferenza stampa tenuta a Genova a giornalisti e operatori economici da alcuni alti dirigenti delle Ferrovie per illustrare le nuove tecniche che verranno introdotte nell'esercizio per ovviare al maggior flusso di traffico. Una serie di innovazioni nel settore dell'elettrificazione delle linee e dell'automatizzazione degli impianti è stata annunciata da IL SECOLO e da ORE 12. « Finiranno le code per il posto in treno » ha annunciato l'AVVENIRE, precisando che entro la prima metà del 1975 entreranno in funzione altri dodici impianti di teleprenotazione dei posti. L'utilità del servizio è sottolineata dalle cifre, ha proseguito il giornale, dato che nel corso del 1974 sono stati assegnati con il moderno sistema circa 6,2 milioni di posti.

IL FIORINO ha rilevato che la panoramica dell'attività delle FS per l'anno appena iniziato non si esaurisce, naturalmente, con il potenziamento degli impianti di teleprenotazione. Nuovi impianti sono stati realizzati e altri sono in fase di studio anche per quanto riguarda la « biglietteria elettronica » le cui emissioni nel 1974 sono state pari a 700.000 biglietti. « Sarà presto più facile prenotare anche il traghetto » ha aggiunto LA NUOVA SARDEGNA, « dato che è in fase avanzata di realizzazione l'inserimento nel sistema elettronico dei servizi di prenotazione delle Navi traghetto da e per la Sardegna ».

IL GLOBO ha fatto presente che iniziative di vario genere sono state assunte per il miglioramento dei servizi merci. Si tratta di un progetto che tende a rinnovare in modo ampio le strutture generali e amministrative, mediante l'applicazione di procedure elettroniche rese possibili dall'impiego di un elaboratore centrale collegato a una rete di terminali periferici.

Nel dare notizia dell'approvazione da parte del Consiglio d'Amministrazione delle FS del progetto di ristrutturazione e di riordino del nodo ferroviario di Lecce, G. Catanzariti su IL SOLE/24 ORE ha osservato che le Ferrovie tendono a guadagnare tempo nell'intento di realizzare il massimo con i mezzi di cui verranno a disporre col nuovo Piano, nella consapevolezza degli intralci e dei rallentamenti che le loro iniziative incontreranno in sede locale, dove la necessità di intese generalmente vincolanti si scontra con la assoluta necessità di far presto.

E' questa una necessità imprescindibile — ha scritto sull'UNITA' G. Caporali — rammaricandosi per il fatto che a due mesi dall'insediamento del governo ancora non sia stata convocata la commissione interregionale che dovrebbe esprimere il parere definitivo sulle proposte formulate nel quadro del Piano dei duemila miliardi.

Una risposta tranquillizzante al riguardo è però venuta nei giorni scorsi da fonti qualificate e quasi tutti i quotidiani hanno reso noto che il Ministro dei Trasporti Martinelli ha ritenuto di riesaminare i problemi relativi al trasporto dei pendolari in alcuni nodi ferroviari di grande importanza e di riproporre all'esame del Consiglio di Amministrazione FS l'intera questione, ma tutto questo non comporterà alcun ritardo nell'iter del Piano, dato che sono state già fissate le riunioni della commissione consultiva interregionale, che deve esprimere il suo avviso, e del CIPE, che deve esaminare l'intero programma di lavori.

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

UN VIAGGIO di nozze è stato rinviato di ventiquattr'ore per consentire a uno sposo, in verità un po' troppo « pignolo », di far rimettere a posto il suo bel cappotto di renna irrimediabilmente sporcato da un incauto stormo di uccelli che abusivamente sorvolava il piazzale della stazione di Z. L'incidente sarebbe passato inosservato se il danneggiato non avesse ritenuto responsabile dell'accaduto l'Amministrazione ferroviaria e non avesse chiesto il risarcimento del danno morale e materiale subito, dato che l'indumento gli era stato regalato per l'occasione dalla dolce « metà ».

MG

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

IL PENSIONATO Adolfo Cantarella da Salerno ha scritto al giornale:
« Devo purtroppo dissentire da quanto pubblicato su "Voci della Rotaia" n. 12 del dicembre 1973 e n. 5 del maggio 1974 nella rubrica "Per voi amici in pensione". La prego pertanto chiarire ai colleghi Mastrelli e Massonci che, nel caso di nuovo matrimonio, le loro donne hanno diritto alla pensione di riversibilità ».
Il Signor Cantarella si dilunga a chiarire la portata della Legge 46/1958 — art. 11 — e 252/1969 e conclude: « chi passa a nuovo matrimonio prima del compimento del 65° anno di età può sposare anche una diciottenne mentre chi sposa dopo tale età deve accontentarsi di una bella vecchietta ».

Amico Cantarella, ho chiarito più volte le condizioni cui è sottoposto il diritto a pensione per la vedova del pensionato che sposa dopo l'esonero dal servizio e Le dò atto che nel numero di « Voci della Rotaia » del maggio scorso anno a pagina 25 — colonna 3 — per errore di dattilografia, è stato indicato il 62° anno di età invece del 72° anno di età.

Ma sono sicuro che un tale errore di stampa non ha indotto in errore nessun lettore del giornale, giacché nel numero 12 di « Voci della Rotaia » del dicembre 1973, rispondendo ad altro pensionato, il quale intendeva contrarre matrimonio all'età di 63 anni, così rispondevo:

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 riversibilità è sufficiente la sola condizione che il matrimonio sia stato contratto dal pensionato prima del compimento del 65° anno di età ».

Colgo l'occasione per rispondere ad altri pensionati i quali hanno chiesto di conoscere quali nuove disposizioni sono state introdotte nel T.U. 29-12-1973, n. 1092 contenente norme sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato circa la pensione di riversibilità al coniuge superstite, intendendo per questi la vedova giacché del vedovo ho già parlato nel numero di "Voci della Rotaia" del dicembre s.a..

Gli artt. 81 e 271 del nuovo T.U. possono essere così riassunti:

La vedova del pensionato ha diritto alla pensione di riversibilità, senza alcuna condizione, quando il matrimonio con l'agente sia stato contratto anteriormente alla cessazione dal servizio, ovvero prima che il pensionato abbia conseguito il 65° anno di età, ovvero sia nata prole anche postuma o se con il matrimonio siano stati legittimati figli naturali.

Ugualmente non è richiesta alcuna condizione per la vedova del pensionato il cui matrimonio è stato celebrato anteriormente al 24-2-1958.

Nel caso invece in cui il matrimonio sia stato contratto dal pensionato dopo il compimento del 65 anni di età, la vedova ha diritto alla riversibilità a condizione che il matrimonio sia durato almeno due anni e la differenza di età fra i coniugi non superi i 25 anni.

Le principali innovazioni rispetto alla precedente normativa sono pertanto:

a) l'equiparazione della legittimazione dei figli naturali, a seguito di matrimonio, alla nascita di prole durante il matrimonio;

b) la elevazione della differenza di età fra i coniugi da 20 a 25 anni;

c) la eliminazione del limite di età per la celebrazione del matrimonio da parte del pensionato. E' stata cioè data la possibilità al pensionato di sposare quando vuole dopo il 65° anno di età a patto però (è bene ripeterlo) che la differenza di età non superi i 25 anni e la durata del matrimonio sia almeno di 2 anni.

Da parte dei Sigg. Zeffirino Casalena, ancora in attività di servizio a Pescara e Mario Negri, già pensionato, vengono chiesti ulteriori ragguagli circa il riconoscimento del servizio di avventiziato prestato anteriormente al 18° anno di età in relazione all'articolo apparso su « Voci » del novembre u.s..

Ripeto in proposito che non essendo state riprodotte nel nuovo T.U. la norma che vietava un tale riconoscimento, esso deve intendersi ora ammesso e potrà servire tanto per raggiungere il limite di servizio per conseguire il diritto alla pensione, quanto per migliorare la pensione stessa.

Pertanto, ove il Signor Casalena abbia da far valere prestazioni ferroviarie rese anteriormente al 18° anno di età, potrà chiederne il riconoscimento, oppure, se ha avanzato già domanda, si terrà conto anche di tale periodo.

Al Signor Mario Negri rispondo che, ove abbia anche lui da far valere un tale servizio, può chiedere la revisione del proprio provvedimento di pensione.

Esso servizio non sarà valido però a modificare la ricostruzione economica di carriera praticata in base al D.P.R. 1081/70.

La domanda, Signor Negri, dovrà presentarla entro il 1° giugno 1975 sotto pena di decadenza e dovrà motivarla.

Il Signor Pietro Michelotti, da Pavia, sempre in relazione all'articolo apparso su « Voci » di novembre chiede di conoscere in che consista la capitalizzazione dell'assegno combattenti.

Ecco di che si tratta: supponiamo che il Suo assegno combattenti, che è compreso nella base pensionabile, sia di L. 6.000 annue, e che Lei abbia al Suo attivo 37 anni di servizio utile a pensione. Secondo l'art. 220 del nuovo T.U. il compenso dovuto agli ex combattenti, a decorrere dal 1°-6-1974, non concorre più a determinare la misura della base stessa e viene liquidato in valore capitale.

Valga il seguente esempio per un esonerato al 15-6-1959:

base pension.: stipendio 2.000.000 + compenso comb.: 6.000 = Lire 2.006.000; 80% L. 1.604.800: pensione dal 15-6-1959.

Dal 1°-6-1974: Base pensionabile: L. 2.000.000; 80% L. 1.600.000: pensione dal 1°-6-1974

compenso combattenti L. 6.000x10 = L. 60.000

sono dovute al pensionato L. 60 mila a titolo di capitalizzazione.

La ragione per cui la Sua pensione non è stata ancora riformata dipende dal fatto che dovranno essere riprese in esame, ai fini della detta capitalizzazione, tutte le pensioni in pagamento (circa 200.000) e non si è avuto ancora il tempo di farlo.

Roberto ANTONELLI

CINEMA

Chinatown, la verità che non paga

CHINATOWN, il quartiere cinese di Los Angeles, è la zona della città dove tutto è permesso, il luogo dove legalità e illegalità si confrontano quotidianamente con ambigui compromessi morali e complicità di ogni tipo. Ma nell'omonimo film di Polanski, Chinatown è anche una zona dell'anima, il lato oscuro e inconfessabile che ognuno si porta dietro più o meno coscientemente, è la stanchezza e la rinuncia a lottare, le illusioni e il disincanto. Quest'aspetto fondamentale di *Chinatown* emerge a poco a poco, ma prepotentemente, dalla rigorosa e complessa struttura poliziesca del film. Ciò ad ulteriore conferma della particolare natura del cinema di Roman Polanski che da **Il coltello nell'acqua** a **Rosemary Baby** (due tra i film più rappresentativi del regista polacco) propone, al di là della suspence sempre presente nei suoi film, i problemi più profondi dell'individuo e dei rapporti con la società che lo circonda.

La storia di **Chinatown** si svolge a Los Angeles, negli anni successivi alla grande crisi economica del '29. Gittes, un affermato investigatore privato esperto in indagini matrimoniali, viene incaricato dalla moglie di un importante dirigente di una società pubblica, l'ingegnere Mulwray, di svolgere alcune indagini sul marito, sospettato di avere una relazione extraconiugale.

Gittes inizia il suo lavoro e ben presto ottiene le prove cercate dell'infedeltà. Ma quando vede le compromettenti fotografie dell'uomo, da lui scattate, pubblicate sulla prima pagina di un giornale a grande tiratura, Gittes capisce di essere stato attirato in una macchinazione. Infatti la donna non era la vera moglie di Mulwray ma solo lo strumento di una potente banda di speculatori che per concretizzare un loro colossale affare hanno bisogno della rovina politica dell'importante personaggio.

In obbedienza alle leggi tradizionali della letteratura poliziesca, Gittes decide di andare in fondo alla vicenda e comincia lentamente a risalire le fila del complotto fino a scoprire verità e responsabili insospettati. Naturalmente nel corso delle indagini al nostro protagonista capiterà di tutto: minacce, ricatti, percosse, attentati, grandi amori, sconvolgenti scoperte di intricati legami sessuali ecc.

Il film ha un epilogo drammatico e anche coerente se si pensa all'atmosfera di morte che lo pervade dall'inizio. Nel cuore di **Chinatown**, una volta scoperta tutta la verità e smascherati i colpevoli, per una serie di drammatiche circostanze le vittime incolpevoli finiranno per essere abbattute dalle pistole dei poliziotti mentre i colpevoli trionferanno. Evidentemente nel cinema di Polanski la verità non paga. A Gittes, che ingenuamente tenta di ribellarsi a tale conclusione, un amico dice nell'ultima battuta del film: « Non possiamo farci nulla. Siamo a Chinatown ».

In questa frase è racchiuso tutto il senso del film e anche l'ideologia di Polanski. **Chinatown**, infatti, prima che l'accettazione dell'ingiustizia nella società ufficiale, è un alibi morale e una rinuncia ideologica a lottare e ad essere se stessi. Certo **Chinatown** nel fasto e nella preziosità delle ricostruzioni scenografiche, degli ambienti e dei costumi, è un film che riecheggia problemi e situazioni degli anni Trenta, ma non c'è chi non veda che da allora i confini di **Chinatown** si sono estesi. Probabilmente non si tratta più di un solo quartiere, è ormai una città, un vero e proprio modo di vivere, un comportamento morale ed esistenziale presente in tutta una società.

Su questo sfondo ideologico profondamente pessimista Polanski innesta l'universo visionario del suo ci-

Faye Dunaway in una inquadratura di « Chinatown »

nema: momenti stilistici di grande classe (prestigiosi movimenti di macchina, carrelli, soggettive ecc.), colpi di scena a ripetizione, amori e ambiguità, cinismo e ferocia.
Un altro aspetto del film non potrà sfuggire a tutti gli amanti del genere poliziesco. Il mondo figurativo di **Chinatown** è infatti un'esplicita citazione degli universi letterari dei libri di Raymond Chandler (l'ingenuità e il cinismo del Marlowe de **Il lungo addio**) e Dashiell Hammet.
Una particolare citazione merita, infine, l'interpretazione di alcuni attori eccezionali: Jack Nicholson (che insieme a Robert Redford è l'astro nascente del cinema americano), Faye Duneway (la bellissima interprete di Gangster Story) e John Huston, il grande regista americano ancora una volta in veste d'attore.

I FILM DA VEDERE

Per tutti

Gruppo di famiglia in un interno di Luchino Visconti
Chinatown di Roman Polanski
C'eravamo tanto amati di Ettore Scola
Profumo di donna di Dino Risi
Romanzo popolare di Mario Monicelli
Finché c'è guerra c'è speranza di Alberto Sordi
Stawisky di Alain Resnais

Per gli esperti

Il fantasma della libertà di Luis Bunuel
Lancillotto e Ginevra di Robert Bresson
Il fiore delle Mille e una notte di Pier Paolo Pasolini
Il portiere di notte di Liliana Cavani

La scomparsa di Germi

CON LA scomparsa di Pietro Germi, il popolare autore e protagonista de Il Ferroviere, *il cinema italiano ha perduto una delle personalità più caratteristiche e significative.*
Germi ha infatti giocato sempre, nel bene e nel male, un ruolo decisivo nelle svolte del cinema italiano dal dopoguerra in poi. Iniziò la sua carriera con film di ottima fattura (In nome della legge, Il cammino della speranza, *ecc) che rappresentavano un primo tentativo di superamento del neorealismo. Con* Il maledetto imbroglio *Germi realizzò il primo giallo psicologico italiano. Con* Il Ferroviere *e* L'uomo di paglia *cercò di realizzare un tipo di cinema sociale-intimista, vacillante tra Zola e Carné, che però trovò scarsi epigoni. Con* Divorzio all'italiana *e, più tardi,* Signori e signore *aprì infine la strada alla cosiddetta commedia di costume.*
Negli ultimi anni Germi subì una grave involuzione che lo portò ad accentuare la sua posizione di isolamento nel cinema italiano. Vennero film come Serafino *(un'incredibile opera dove la felicità veniva identificata con l'ignoranza e una immaginaria semplicità paesana),* Le castagne sono buone *(un duro attacco contro certa gioventù moderna),* Alfredo Alfredo *(una polemica qualunquista contro i promotori del divorzio) ecc.*
Ma a parte tutto questo, per la tematica del suo cinema e il tipo di rapporto instaurato con il suo pubblico, Germi rimase un autore essenzialmente popolare.
Per i ferrovieri, inoltre, Germi si identifica soprattutto con il protagonista del suo film più celebre. Una opera che, malgrado alcune forzature, riusciva a dare con profonda partecipazione un quadro abbastanza attendibile di un ambiente sociale e di una condizione umana.

TELEVISIONE

La scienza come spettacolo

LE TRASMISSIONI televisive a carattere scientifico riscuotono tradizionalmente un ottimo risultato non solo di critica ma anche di pubblico. Questo è un aspetto abbastanza straordinario per un Paese come il nostro dove la letteratura scientifica (e non solo essa) ha una scarsissima diffusione. Al di là delle considerazioni sociologiche che si possono fare, tale fenomeno è indubbiamente positivo soprattutto quando si tratta di trasmissioni televisive che accanto alla dimensione spettacolare riescono a salvaguardare anche un soddisfacente livello scientifico e culturale.
Tra quest'ultimo tipo di trasmissioni possiamo metterci senza dubbio *L'alba dell'uomo*, la trasmissione televisiva in otto puntate di Folco Quilici e Carlo Alberto Pinelli, che attualmente sta andando in onda sul piccolo schermo.
L'alba dell'uomo è una trasmissione di grande impegno culturale e finanziario, frutto di una coproduzione tra la Rai e la televisione francese, e dedicata alla ricerca e all'analisi delle più antiche origini dell'uomo. La consulenza scientifica è assicurata da scienziati di tutto il mondo e la ricerca e la presentazione del vastissimo materiale girato vengono effettuate secondo tre diverse direttrici scientifiche. La prima tiene conto delle scoperte compiute nei settori della paleontologia e dell'etnologia. Un posto particolare viene riservato a quegli scienziati e ricercatori che per intuito o per capacità sono riusciti a scoprire le tracce degli « antenati di Adamo », cioè le forme umane arcaiche o preumane. La seconda direttrice seguita è invece di carattere prevalentemente antropologico: i realizzatori della trasmissione tentano di trovare nelle tradizioni, negli usi e nei costumi dei popoli più antichi, echi e ricordi di un passato lontanissimo. La terza via seguita tiene conto invece delle ricerche effettuate sui comportamenti umani. L'uomo è l'unico essere che ha scoperto ed ha saputo utilizzare per la propria evoluzione l'idea stessa di tempo (sconosciuta agli altri animali).
Il passato, come magazzino di ricordi e insegnamenti, diventa in questo senso una fonte inestinguibile di scoperte e verifiche.
L'alba dell'uomo, con il suo largo respiro spettacolare e tenendo conto delle più recenti acquisizioni scientifiche e antropologiche, percorre un lungo e avvincente itinerario alla scoperta del nostro passato e del nostro presente; infatti ricercando nei millenni trascorsi le nostre origini esistenziali si finisce anche con il cercare il significato del nostro essere al mondo.
La realizzazione del programma televisivo ha comportato ben quattro anni di lavoro, svolto per la fase delle riprese in tutte le parti del mondo, dall'Europa all'Africa mediterranea, dalla Cina Popolare all'Australia, dal Giappone alla Nuova Guinea.

SEGNALAZIONI/TV

LA SERA del 24 gennaio è tornato in TV Eduardo De Filippo con la prima delle quattro commedie di Scarpetta, realizzate per la televisione dal grande autore e attore napoletano.
A parte « Lu curaggio de nu pumpiero napulitano », già andata in onda, le altre commedie saranno « E nepute d'o sinnaco », « Na santarella » e « O tuono 'e marzo ».
Le quattro commedie costituiscono un omaggio a Scarpetta, un autore teatrale che espresse con umorismo e grande sensibilità l'anima più vera e popolare di Napoli e dei napoletani.
Il ritorno in TV di Eduardo è particolarmente importante perché rappresenta anche l'esordio della sua nuova compagnia teatrale, dove spicca tra gli altri suo figlio Luca De Filippo.

LIBRI

Istanbul, favola vera

ISTANBUL favola vera di Leonia Celli (Todariana Editrice, Milano - pp. 180, L. 6.000), più che il tentativo di scoprire e comprendere una città per tanti aspetti straordinaria, vuole essere la proposta di un modo nuovo di viaggiare e confrontarsi con la realtà. In questo senso il libro di cui parliamo si pone programmaticamente come sfida. Lo dice espressamente l'autrice, nella sua presentazione, quando per definire il suo libro procede per esclusioni: il suo libro non vuole essere un testo di storia, né una guida turistica, né tantomeno un saggio di letteratura, un trattato d'arte ecc. ecc.

Istanbul favola vera è la testimonianza di un'esperienza umana prima che culturale: quella di un soggiorno in una città amata, di un incontro esistenziale con la « gente » e l'« umanità » di quel paese.

Naturalmente, affermata e garantita pagina per pagina questa totale predisposizione al confronto e al coinvolgimento personale, il libro cresce su se stesso, recupera dialetticamente tutti i generi letterari prima scartati, per costituire alla fine un mosaico di notizie e dati storici, di emozioni e resoconti giornalistici, di leggende e realtà.

Scritto in prima persona il libro non soffre mai tale soggettività, perché l'autrice riesce ad appiattirsi tra le pieghe del materiale fornito a piene mani: la vera protagonista rimane unicamente Istanbul, città tra le più affascinanti del mondo ma anche tra le più sconosciute e segrete.

Naturalmente il libro non riesce a spiegare il mistero e il fascino della città. Nell'ultima pagina dell'opera, la protagonista confessa a chi le rimprovera di andarsene senza sapere ancora nulla di Istambul: « Non conosco bene nemmeno Roma: per quanto la giri in lungo e in largo e ci abiti da anni. Non basta una vita per conoscere una città ».

Il libro (e questo è il limite di tutti i resoconti di viaggi) è solo una chiave, e una soltanto, per conoscere e interpretare una città e una realtà. Una città dunque interpretata unilateralmente, che trascura mille altre interpretazioni possibili.

Ma questo è il fascino della letteratura prima che dei viaggi all'estero: conoscere e interpretare le realtà più diverse per conoscere e verificare se stessi.

SEGNALAZIONI/LIBRI

NELLA maggior parte dei casi le opere lette nell'adolescenza rimangono racchiuse per sempre nell'universo « acritico » del mito e del ricordo. Una rilettura, in tale situazione, è quasi sempre motivo di piacevoli sorprese. Sarà senz'altro questo uno dei motivi del grosso successo editoriale incontrato dalle numerose nuove versioni dei classici greci e latini uscite negli ultimi anni.

Una versione francamente inattesa dell'Odissea è certamente Odisseo di Goffredo Gori (Edizioni CARECAS, La Nuova Italia, L. 5.000).

Si tratta di un'opera per tanti aspetti singolare. Attraverso lo strumento del fumetto e della satira politica si tenta infatti un'interpretazione nuova e spesso ribaltata dei fatti, delle situazioni e soprattutto dei personaggi di Omero.

Odisseo, Circe, Calipso, il Ciclope e d'altra parte Zeus con la sua corte, sono qui rappresentati non tanto come uomini e dei ma come succubi e oppressori. Le tante vittime innocenti non sono tali per colpa del Fato o per predestinazione ma quasi sempre per la loro collocazione nella scala gerarchica della società.

Il tutto emerge dal sottile e insinuante disegno dell'autore, che attraverso il divertimento delle situazioni, riesce a tracciare le linee di una struttura sociale che ci riguarda da vicino. I personaggi del libro infatti si muovono e parlano in una dimensione che è quella delle tensioni sociali dei nostri giorni: istinto di sopravvivenza e volontà di dominio, lotta di classe e prevaricazione.

E' attraverso questo gioco di contrasti tra antico e moderno, tra staticità e movimento, che emerge lo spirito più interessante dell'opera: una visione sorridente del mondo classico che traduce i nostri malesseri di uomini del presente.

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Vento libero

ROSALBA Signorino (nella foto) è una giovane cantautrice che ha recentemente pubblicato un 33 giri per la Durium. Siciliana di nascita ma genovese di adozione, alla sua prima esperienza discografica è riuscita a portare a termine un lavoro fresco e interessante. Autrice di tutti gli otto brani (in collaborazione con Sergio Blandini, che ha curato anche la produzione), dimostra una buona padronanza dei mezzi vocali. « Vento libero » è un long playing a due facce: una più intimista e ricercata (anche se meno convincente), l'altra più genuina e semplice di cui fanno parte anche i brani migliori quali « La vecchia ruota » e « Tutto il mondo è così ». Circondata da ottimi collaboratori, fra i quali ricordiamo Giorgio Usai e Gianni Belleno (batterista dei New Trolls, ma più noto con lo pseudonimo di Johnny) la Signorino ha potuto impostare un lavoro di gruppo che l'ha portata a superare alcune delle inevitabili incertezze provocate dalla inesperienza. Anche se genovese non mostra molte affinità con altri autori liguri, quali Lauzi, Paoli, Bindi e altri, perché da questi ha impostato il suo punto di partenza e non, come altri, il suo riferimento.

Per concludere « Vento libero» fa ben sperare anche per l'avvenire, quando la Signorino, cioè, potrà contare soprattutto su una maggiore spontaneità espressiva.

In breve vogliamo segnalarvi alcune novità a 45 giri.

Nuovo disco per Gilda Giuliani, che abbandonato il filone « alla francese », ci propone una ottima interpretazione di « Più passa il tempo », uno splendido brano di Shel Shapiro, presentato recentemente a Canzonissima. Il disco edito dall'Ariston porta sul retro « Doccia fredda ».

Primo disco per Arnoldo Foà, il celebre attore che recentemente ha registrato per la Durium due brani lanciati qualche tempo fa in Francia da Jean Gabin. « Ora so » e « Mastro Corvo e Giulietta Volpe» sono i titoli firmati per i testi dallo stesso Foà.

SONO USCITI SUL MERCATO...

...45 GIRI

Il viale che fa angolo / La casa sulla collina - Michele (Aguamanda)
Sad sweet dreamer / Sure thing, yes I do - Sweet Sensation (Durium M. E.)
Quella notte Chicago morì / Eternamente bella - Quartosistema (Durium)
We like to do it / Shotgun - The Graeme Edge Band (Threshold)

CLASSIFICHE

45 GIRI

1) **Un corpo e un'anima** - Wess e Dori Ghezzi (Durium)
2) **E la vita, la vita** - Cochi e Renato (Derby)
3) **America** - David Essex (CBS)
4) **Sugar baby love** - The Rubettes (Polydor)
5) **Rumore** - Raffaella Carrà (CGD)
6) **Romance** - James Last (Polydor)
7) **Sereno è...** - Drupi (Ricordi)
8) **Do you kill me or do I kill you?** - The Les Humphries Singers (Decca)
9) **Sugar baby love** - La Quinta Faccia (Euro International)
10) **Emmanuelle** - The Lovelets (Variety)

33 GIRI

1) **Anima latina** - Lucio Battisti (Numero Uno)
2) **Whirlwinds** - Deodato (MCA)
3) **Live in USA** - Premiata Forneria Marconi (Numero Uno)
4) **La voglia di sognare** - Ornella Vanoni (Vanilla)
5) **Anima** - Riccardo Cocciante (RCA Italiana)
6) **In concert** - James Last (Polydor)
7) **Sereno è...** - Drupi (Ricordi)
8) **Borboletta** - Santana (CBS)
9) **American graffiti** - Esecutori vari (MCA)
10) **E la vita, la vita** - Cochi e Renato (Derby)

NOTIZIE BNC

"Voci" e la Banca per il 1975

LE INIZIATIVE abbinate di « Voci della Rotaia » e della Banca, che possiamo ormai definire « tradizionali » saranno puntualmente riprese nel corso del 1975.

Nell'anno che si è da poco concluso, migliaia di ferrovieri ed i loro ragazzi hanno potuto godere dei vari benefici previsti nel quadro della collaborazione del Periodico Aziendale con la Banca. Basti solo pensare al successo dell'iniziativa per la « copertina » di Natale, che non solo ci ha dato il simpaticissimo disegno di Tania di Jorio di Pescara pubblicato sulla prima pagina del numero di dicembre '74, ma centinaia e centinaia di altri ottimi disegni per i quali ci complimentiamo ancora con i nostri piccoli autori (a proposito, ragazzi: avete ricevuto tutti il premio che vi abbiamo inviato?).

Ed ora eccoci alle iniziative per il 1975:

Per poter beneficiare di questi premi occorre essere abbonati a « Voci della Rotaia », essere Soci della Banca (cioè possedere una o più quote di capitale da L. 1.000) e nel contempo correntisti o assicurati.

— Premi scolastici ai ragazzi che conseguiranno con la migliore votazione la promozione dalla quarta alla quinta elementare nell'anno scolastico 1974-75.

— Premi per i concorsi tra ragazzi che saranno banditi nel corso del 1975.

— Premi vacanze per i ferrovieri e le loro famiglie.

— Premi in denaro per la « Giornata del ferroviere ».

— Premi in danaro a quanti si sono distinti per la collaborazione a « Voci della Rotaia ».

I vincitori del Concorso Copertina di Natale

Tania Di Jorio

Giuseppina M. Vetrano

Paola Boldori

Barbara Capitani

Dario Morra

Giovanni Pastorino

Monica Zago

Fiorella Brunello

Rossella Borelli

Gabriele Giromella

Assegno speciale agli orfani

Con l'inizio del nuovo anno la B.N.C. ha dato vita ad una nuova iniziativa nel segno della solidarietà che sempre caratterizza i suoi rapporti con i Soci. Allorché un ferroviere in servizio attivo dovesse venire a mancare, per qualsiasi causa, al figlio o ai figli orfani, in età inferiore ai 18 anni, verrà concesso, « una tantum », un assegno speciale di L. 100.000.

E' questa la migliore riprova del collegamento costante della Banca con i ferrovieri e le loro famiglie in particolare nei momenti più difficili e dolorosi.

Obbligazioni FS in custodia gratuita

Da parte di molti ferrovieri in possesso di obbligazioni FS ci viene fatta presente la difficoltà di un tempestivo controllo delle periodiche estrazioni concernenti il rimborso anticipato delle obbligazioni stesse.

Ricordiamo perciò a tutti gli interessati che per i Soci della Banca, non solo è prevista la custodia gratuita delle obbligazioni ma anche il controllo delle estrazioni da parte della B.N.C.

Ovviamente la B.N.C. provvede anche a segnalare ai Soci l'avvenuta estrazione di obbligazioni di loro proprietà.

Premio fedeltà ai soci

A tutti i Soci possessori di quote B.N.C. per l'intero anno 1974 la Banca sta corrispondendo un premio in denaro di Lire 30 per ogni titolo da L. 1.000 (con riduzione proporzionale del premio per le quote sottoscritte nel corso dell'anno 1974) unitamente al dividendo 1974. Infatti il premio viene concesso indipendentemente dall'interesse annuo del 6 per cento che viene corrisposto sull'importo delle quote possedute.

I pagamenti dell'O.P.A.F.S.

A partire dal nuovo anno, la B.N.C. espleterà tutti i servizi di pagamento per conto della OPAFS, il nuovo organismo cui si è dato vita nello scorso anno e che ha assorbito tutte le attività già di competenza dell'Opera di Previdenza.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Laurea:** si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica presso l'Università di Bologna, Pietro Camertoni figlio del CS Sup. Giovanni della stazione di Fabriano, discutendo con il Prof. Ing. Leonardo Calandrino la tesi: « Rumore di intermodulazione dovuto a conversione AM-PM ».

● **Le arti:** in una Mostra collettiva di pittura allestita a cura della sezione AVIS di Fabriano hanno esposto con lusinghiero successo l'Ass. Staz. Renzo Barbarossa, il CS Sup. Ermanno Leotardi, il conduttore Norberto Rossi, la sig.na prof. Duca Lolita, tutti del D.L.F. di Fabriano.

● **Fiocco rosa:** la casa del Capo Gest. Luigi Naletto, della stazione di Fabriano, è stata allietata dalla nascita della terzogenita Ada che è venuta a far compagnia alle sorelline Eva e Lia. Auguri.

● **Lutto:** a pochi giorni dalla morte del padre l'Assistente Capo Giuseppe Ragni della stazione di Perugia, è stato colpito da nuovo dolore per la morte della madre Anna. Le nostre condoglianze.

● **Attività DLF:** ancora bravo dobbiamo dire al Capo del gruppo filatelico-numismatico di Ancona, il quale oltre ad avere organizzato per la prossima primavera un concorso compartimentale su di un tema filatelico per i figli di ferrovieri iscritti alle scuole elementari e medie, si è dato molto da fare per la creazione di altri gruppi analoghi in tutta Italia. E' riuscito a trovarne 84 e per il Compartimento di Ancona sono interessate le località di Fabriano, Pescara e S. Benedetto del Tronto.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Hanno avuto inizio** i lavori che porteranno al raddoppio della linea Bari-Brindisi. Si è cominciato dalla tratta Fasano-Ostuni con ritmo serrato per cui è prevedibile che i tempi tecnici verranno certamente rispettati. Saranno eliminati tutti i passaggi a livello, mentre ampie modifiche in meglio subiranno le stazioni.

● **Il C.S. Superiore** Michele Anzelmo di Trani, al suo rientro dalla Scuola Professionale Movimento di Bologna, desidera esprimere la sua gratitudine agli Istruttori e colleghi per tutto quanto di buono ha visto, udito ed imparato, che a sua volta metterà a profitto degli allievi in qualità di istruttore nei corsi professionali compartimentali.

● **Un Assistente**, Ennio Dicenso, e un Manovratore, Giovanni Sciarretta, entrambi di Termoli, benché ultraquarantenni hanno brillantemente conseguito la licenza di Scuola Media inferiore. Additiamo la loro grande volontà e desiderio di migliorare.

● **Si è laureato** in Lettere e Filosofia con il massimo dei voti e lode il giovane Bruno Venezia figlio dell'Oper. dell'armamento Nicola: congratulazioni.

● **Hanno detto sì**, il Manovratore di Spinazzola Savino Valiante e la gentile signorina Filomena Saponaro: felicitazioni.

● **La famiglia** è aumentata per il Gestore di I classe di Palazzo S. Gerv. Michelangelo Pagano con Rosanna e per l'Assistente di Spinazzola Erasmo Sirressi con Silvia: auguri.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Il senso civico** dei donatori di sangue, la bellezza e l'importanza del loro dono, son cose che non dovrebbero avere bisogno di elogio, anche perché la generosità vera schiva gli elogi. Ma il disinteresse in materia è ancora troppo generalizzato, per cui da alcuni anni in questa rubrica pubblichiamo volentieri i nomi dei colleghi che nell'annata hanno raggiunto prestazioni tanto elevate da meritare il riconoscimento ufficiale nell'ambito dei rispettivi Sodalizi. Non si sa mai: apprendere che il proprio collega, magari con costituzione fisica poco erculea, da anni dà, periodicamente ed in silenzio, il proprio sangue alla Società, allo sconosciuto, può essere stimolo ad una bella revisione dei propri sentimenti e ad indurre a porgere il braccio nudo.

Citiamo questa volta il gruppo ADAS ferrovieri di Parma, di cui simpaticamente fa parte anche il Direttore Compart.le, ing. Müzzioli, che è stato premiato con medaglia di bronzo assieme ai donatori: Mirella Iotti Conversi, Rino Aiolfi, Costantino Conversi, Nando Rossini e Walter Terzi. Vasco Cervi ha avuto la medaglia d'argento (10 donazioni) e Giancarlo Bianchi quella d'oro (20 donazioni). La premiazione, effettuata nel corso di una cena sociale, è stata preceduta dal saluto del presidente del gruppo Vitali, dalla relazione del segretario Ceci, dal compiacimento dell'ing. Müzzioli.

La prossima volta segnaleremo i nominativi di un gruppo ovviamente più nutrito, quello dei ferrovieri dell'AVIS di Bologna. Attendiamo dagli altri gruppi compartimentali l'elenco dei rispettivi premiati.

● **In compagnia** dell'ing. Müzzoli, D.C., dell'ing. Fiorentini, sostituto C. Uff. Traz., di don Nando (« parroco » dei ferrovieri di Piacenza fra i quali prima prestò servizio come Manovale), ho preso parte alla festa in famiglia — qui si può parlare di « famiglia » ferroviaria — una festa sbocciata per opera di tutti nella R.L. di Piacenza, in occasione della realizzata autonomia degli uffici, spogliatoi, docce, e quant'altro fa parte di quella Rimessa. Ognuno aveva portato la bottiglia migliore o i dolcetti casalinghi, ma prima ancora aveva portato la propria carica personale, in risposta a quella che da vari anni profonde a piene mani, peraltro ben poco gesticolanti, il Capo Deposito Luciano Bettini. La parte materiale dell'opera — edilizia, luce, riscaldamento, recinzione, ripulitura, ecc. — è stata fatta, ovviamente coi sacri crismi dell'Ufficio Lavori, dal personale stesso, sfruttando ritagli di tempo, anche di quello libero. Se non è una novità che in Impianti bene affiatati, ove il morale di gruppo è alto, questi preziosi apporti personali avvengono spesso ed in modo notevole a migliorare l'ambiente, si può ben dire che a Piacenza il diapason della collaborazione suona altissimo. E di ciò va dato merito a tutti, ma soprattutto a Bettini, sul cui conto chiudiamo questa cronaca riportando due definizioni ricavate dal giornaletto « Personale di macchina », un foglio abituato a dire papale papale quello che pensa sui dirigenti: pur dicendogli anche che è severo, ha definito Bettini « volontà di ferro » ed anche che « il merito maggiore va al Capo Deposito ». Complimenti vivissimi, a tutti.

● **Stefano** è il primogenito di Giovanni Casadei, Ass. st. di Forlì; Valeria, invece, è la primogenita di Valerio Veronesi, Ass. st. di Abano T., nonché nipote contesa fra i nonni Sergio Veronesi, CT linea 30° Tr., ed Ernesto Bianco, Csq. Manovr. a riposo. Ai due neonati ogni migliore augurio; ai genitori ed ai nonni, vive felicitazioni.

● **Laurea:** Sebastiano Romagnoli, Macch. DL Bol. C.le, ci tiene — e fa bene — a far sapere agli amici che sua figlia Elide si è brillantemente laureata in Farmacia ed il suo orgoglio ha ben ragione di essere se si pensa che la neo-dottoressa, mentre era perito chimico in un'industria farmaceutica, s'è buttata allo studio assieme ad altri cinque colleghi e tutti insieme si sono addottorati.

● **Commiato:** Lelio Ricciardelli, CT Sovr. IE, è andato a riposo dopo un sacco d'anni di servizio eccellente, sia come tecnico che come dirigente. La cena, la medaglia, la ripassata ai ricordi hanno caratterizzato l'addio ufficiale. Ma la possibilità di reincontrare i tanti coi quali ha serenamente lavorato sodo non finisce qui, in una col buon ricordo che lascia e con l'augurio di ogni bene che gli viene rivolto tramite nostro.

● **Lutto:** se n'è andato per sempre, invece, Walter Macchia, Segr. Sup., il suo cuore, così buono e generoso, ma gravemente provato in passato, non ha retto alla neozelandese. Addetto da molti anni a questioni del personale dell'Uff. Mov., si è destreggiato fra le innumeri esigenze del personale e le scarse disponibilità contingenti con sottile tatto e completa disponibilità, con un buon senso ed una saggezza tali per cui poteva degnamente personificare l'esemplificazione di « buon padre di famiglia » che abbonda, sulla carta, in tanti articoli del Diritto codificato. Si può affermare che quanti l'hanno conosciuto e frequentato si uniscono, senza eccezioni, alle condoglianze che esprimiamo alla famiglia.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Il 1° Trofeo** calcistico biennale « Aldo Berutti », patrocinato dall'Associazione Italiana Cultura e Sport, è stato conquistato meritatamente dalla agguerrita e magnifica squadra del D. P. V. di Cagliari. Dieci squadre rappresentanti la totalità degli impianti di Cagliari si sono cimentate in vivaci incontri, poi è calato sul campo di Via La Plaia il sipario con mestizia frammista a gioia. Il trofeo portava un nome noto nel campo ferroviario e sportivo, e al momento della consegna della artistica coppa al capitano Sergio Naperi, Capotreno del D.P.V. di Cagliari, fatta dal piccolo Aldo Berutti junior, molti hanno ricordato il nonno Aldo, ferroviere e bravo calciatore. Premiato nelle altre squadre, il giocatore più anziano, il cannoniere, il portiere più bravo. Sono intervenute le massime autorità cittadine e ferroviarie, nonché gruppi di tifosi dei vari impianti. « Voci » porge le sue felicitazioni ai partecipanti e si congratula per l'ottima organizzazione di Gioacchino Modica, Capo Gruppo Sezione Calcio del Dopolavoro Ferroviario e con lo stesso Presidente Antonio Serra.

● **Marcia Nuziale** per il simpatico C.G. Alfonso Modea e per Speranzina Denotti, sposi fe-

lici nella Chiesa della Santissima Annunziata di Cagliari. Auguroni!

● **E' stato** collocato in quiescenza il Maresciallo Maggiore Giovanni Pintore della Delegazione Trasporti Militari di Cagliari. Al collaboratore di tanti anni vada il nostro ringraziamento e l'augurio di lunga pensione! I nostri neo-pensionati sono: Mario Diana, conduttore del Sottocentro P.V. di Oristano, Salvatore Angelo Sanna, Assistente Capo della Stazione di Olbia, Antonio Gavino Sanna, Manovratore Capo della Stazione di Sassari e Francesco Atzeni, Operaio Specializzato del 2° Tronco I.E. di Oristano. Buona pensione!

● **E' morto in Udine** Raffaele Talmassons, padre diletto di Giorgio, Capo Stazione Titolare in Decimomannu. Sentite condoglianze.

FIRENZE Serv.Mat.e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Cicogna Express:** E' nato Iacopo Pasquini, figlio della collega Lucia, Applicato dell'Ufficio 1°. Rallegramenti ai genitori ed auguri a Iacopo. Rallegramenti anche al perito industriale Piero Fabbrizzi, Segretario Tecnico dell'Ufficio 6°, ed alla sua gentile consorte, per la nascita di Serena.

● **Fiori d'arancio:** Il perito industriale Vincenzo D'Onofrio, Segretario Tecnico dell'Ufficio 6°, si è sposato con la gentile signorina Anna Diodato. L'Applicato Tecnico Silvano Giraldi, dell'Ufficio 6°, e la signorina Liliana Burberi, hanno coronato il loro sogno d'amore sposandosi nella chiesa di S. Giusto a Scandicci. Auguri vivissimi agli sposi.

● **Si è laureato** brillantemente in Economia e Commercio, presso l'Università degli Studi di Firenze, il collega Anarico Fogli dell'Ufficio OM. Al neo dottore, che ha discusso con il professor Fazzi la tesi dal titolo « Problemi di gestione e controllo delle scorte aziendali, con particolare riferimento ad un'impresa di trasporti ferroviari », i nostri rallegramenti.

● **Congratulazioni vivissime** ai colleghi insigniti della croce di « Cavaliere » al merito della Repubblica Italiana: Raul Cascianelli, p.i. Domenico Bado, rag. Manlio Belloni, p.i. Giorgio Bonfiglioli, Gennaro Buonandi, Gioacchino Busè, geom. Athos Cabano, Luigi Carnevali, Lucio Civitarese, Ottaviano Comellini, Francesco Emo, Naldo Ferrari, Renato Furlani, Germano Germani, Libero Innocenti Capecchi, Costante Longhetti, Augusto Luciano, Sirio Mangiantini, Gaetano Poggiolini, p.i. Marco Poli, p.i. Bernardino Rondini, p.i. Mario Scaletti, p.i. Luigi Zabert.

● **Un particolare agurio** di buon lavoro ai seguenti colleghi che hanno firmato la nomina a Segretario: Giovanni Pecchioli, Antonio Vincenzo Perrone, Orietta Bonavolta, Carla Innocenti, Paolo Paglicci, Mauro Naldini, Marilena Mammolotti, Giovanni Facciolà, Paola Stazzoni, Giacomo Bellandi, Patrizia Luchini.

● **Festeggiato** dagli amici e dai colleghi, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, il cavalier Dante Cammelli, Segretario Superiore di 1ª classe. Auguri vivissimi all'amico Cammelli per un meritato riposo.

● **Profonde condoglianze:** al perito industriale Renato di Vinzi, Segretario Tecnico Superiore dell'Ufficio 6°, per la scomparsa del padre; al Segretario Tecnico Superiore Renzo Poggiali, per la perdita del padre Oreste, apprezzato Operaio che prestò a lungo servizio presso l'Officina di Porta al Prato; al dott. Faliero Petrini, capo dell'Ufficio 2°, per la scomparsa della madre.

● **I lutti:** Si è spento a Firenze all'eta di 73 anni l'ingegner Manlio Diegoli, Direttore del Servizio Materiale e Trazione a riposo. Nato a Reggio Emilia e laureatosi a Bologna, l'ingegner Diegoli entrò giovanissimo a far parte della grande famiglia ferroviaria, prestando la sua prima esperienza nell'opera di costruzione delle ferrovie italiane in Africa. A Firenze, presso il Servizio Materiale e Trazione, ebbero inizio i suoi studi sulle locomotive diesel e ne diresse l'Ufficio. Successivamente, da dirigente dell'Ufficio Personale e Direttore Centrale della Trazione, venne nominato Consigliere di Amministrazione dell'Azienda.

Fu Direttore del Servizio Trazione per oltre cinque anni e collocato a riposo nel 1967. L'ingegner Diegoli fece parte di numerose Commissioni internazionali in seno all'U.I.C. alcune delle quali a livello di Presidente.

E' deceduto a Firenze l'ingegner Tebaldo Bocconi, Dirigente Generale a riposo. Aveva sessantacinque anni ed aveva iniziato la sua vita ferroviaria nel 1934 presso il Servizio Materiale e Trazione. Si dedicò allo studio ed alla ricerca tecnica partecipando attivamente alla trattazione collegiale di problemi a livello nazionale e internazionale, collaborando a riviste tecnico-economiche come il « Bulletin de l'Association Internationale du Congrès de Chemins de Fer », « Ingegneria Ferroviaria », l'« A.E.I. » e numerose altre. Promosso Direttore Centrale nel 1964, fu destinato al Servizio Materiale e Trazione di Firenze con incarichi di sovraintendenza e coordinamento di vari Uffici, finché nel 1967 assunse l'incarico di sostituto del Direttore del Servizio Trazione che tenne fino al suo anticipato collocamento a riposo nel 1973.

Ai familiari dei due valenti funzionari le nostre condoglianze.

Il collega Odoardo Serafini, che prestò la maggior parte del suo servizio ferroviario presso l'Ufficio Controllo Viaggiatori e Merci, è morto a Firenze all'età di 72 anni. La sua vena di scrittore gli valse un certo riconoscimento nel campo della poesia; tantoché anche su « Voci » apparvero suoi scritti. Condoglianze alla moglie, alla figlia Ida Bruni che presta servizio all'Ufficio 1° della « Trazione », ed agli altri familiari.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Positiva la fatica** della Compagnia per il teatro dialettale dei ferrovieri che agisce all'« Albatros » di Genova Rivarolo. Con i cultori della poesia in vernacolo, i ferrovieri attori hanno ravvivato un patrimonio culturale che ha trovato notevoli consensi ed in questa Sede vogliamo ricordare il grandissimo Govi. Quattro le commedie allestite per la regia di Enzo Panicucci e la scenografia di Mario Tantardini. Bravissimi Gloria Panicucci, Fabio Luisi, Dirce Bertolini, Isa Tuffarelli e Carlo Niccoli, tutti della famiglia ferroviaria che coadiuvati dai simpatizzanti Athos Setti, Mario Colombi, Rosj Manni, Agostino Ronzini e Piero Berugni hanno portato sulle scene « Se t'agguanto 'na quaterna » dopo essere stati applauditi in « O quadro da furtunn-a », « Fumme in ti eûggi » e « Argento vivo ». Le repliche continuano.

● **Ragazzi in gamba:** Guido, figlio del Capo Ufficio Comm. Dott. Azelio Angelini, ha conseguito a soli 23 anni con 110 e lode e medaglia d'argento, presso l'Ateneo genovese la laurea in Ingegneria meccanica con una tesi sperimentale sulla saldatura dei metalli. Una votazione che onora la famiglia ferroviaria.

● **Nozze d'argento** per il Segr. Sup. Nazario Gambino dell'Uff. Movimento. Alla festa c'era anche Marco, primogenito del figlio Luigi, che ha fatto diventare il collega Gambino « nonno » a soli cinquant'anni. Rallegramenti di « Voci ».

● **Le culle.** La cicogna ha allietato la casa del C.T. Dirigente il 17° Tronco Lavori di Levanto Alessio Guarnieri e della gentilissima signora Rita portando Cristina; il C.T. Alessio è figlio del CS. Sovr. Franco Guarnieri della stazione di Genova Marittima per cui i nostri rallegramenti vanno oltre che ai felici genitori della piccola Cristina anche al caro collega « nonno » Franco. La cicogna si è fermata anche nella casa di Bruno Sericano presso la Squadra Rialzo di Ventimiglia, dove ha posato Simona per la felicità di babbo e mamma. Auguri alla piccola e felicitazioni ai genitori.

● **Commiato.** Non dimentichiamo i nostri neo-pensionati ai quali dedichiamo questo primo numero del 1975 con i nostri auguri più belli: CS. Giacomo Nogherotto Titolare della stazione di Genova Rivarolo, CT. Francesco Andreoli del D.P.V. di Genova Brignole, Aus. Staz. Bazzurro Ved. Maria nata Zublena della stazione di Ge. Sampierdarena, Commesso Capo Carlo Resini dell'Uff. Comm. e Traffico, Op. Spec. Vittorugo Ceccatelli dell'Uff. Materiale e Trazione, Op. Qualif. Alfredo Montanari, officina I.E. di Genova Rivarolo, Op. Spec.to Corrado Lorefice, II Zona T.T. di Genova PP. e Segr. Sup. Alberto Calzinari dell'Uff. Ragioneria.

● **Lutto.** Si è spento Gaspare Massara Capo Tecnico di 1ª cl. in pensione e padre del Cav. Augusto Massara Capo della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale. Porgiamo alla signora Elvira ed al Cav. Massara le più sentite condoglianze.

Nel comune compianto ci uniamo anche al ricordo di Sergio Cagnati della Squadra Rialzo di Ventimiglia per la perdita del padre Florindo ex appartenente al Tronco Lavori di Taggia e del Macchinista Primo Bonelli della Rimessa di Ventimiglia che ha perso il padre macchinista in pensione, Spiridione.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Destinato** a Bruxelles, presso la commissione trasporti della Comunità europea, il Dott. Achille Giancola, Capo gestione superiore, ha lasciato Milano C.le cordialmente festeggiato dai colleghi e superiori. Buon lavoro.

Ha lasciato Milano l'Ing. Stefano Vincenzi, chiamato a dirigere la Divisione I e II dell'Ufficio Lavori Compartimentale di Verona. Dall'Ufficio Lavori di Milano gli giunga un caldo augurio di buona permanenza.

● **Il «Premio Gemelli» per l'anno 1974** è stato conferito al dott. Claudio Baggiani, figlio del Segretario superiore Giovanni, Capo del V Reparto amministrativo al Deposito Locomotive di Milano S. Rocco, quale miglior laureato presso la facoltà di economia e commercio dell'Università Cattolica del S. Cuore di Milano. Rallegramenti vivissimi.

● **Auguri** al p.i. Giuseppe Lubrano, Capo stazione sovrintendente recentemente collocato a riposo, cui è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica.

● **Condoglianze.** Remo Percivalle, 1° Deviatore a Milano Porta Genova, è rimasto vittima di un incidente mortale in quella stazione. Siamo particolarmente vicini alla famiglia.

La nostra commossa solidarietà al Segretario superiore Luigi Testa dell'Ufficio Commerciale e Traffico che ha perso la giovane sposa.

● **Una grossa** soddisfazione per Giovanni Leonardi, C.S. S. a Milano P. Garibaldi. E' un « dirigente centrale » al Movimento, ma nelle pieghe del tempo libero s'è cavata la soddisfazione dello studio immergendosi fra i codici. Ha studiato con costanza ed ha vinto laureandosi in giurisprudenza con la tesi « Commento alla legge 425-1958 sullo stato giuridico delle Ferrovie dello Stato » meritando una ottima votazione. Grazie, dottor Leonardi: il suo è un bell'esempio, per questo si abbia con le felicitazioni dei colleghi, anche le nostre.

● **Cicogna express:** Anna, al Segretario t.co Geom. Antonino Martino dell'Ufficio Lavori. Felicitazioni.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
Tel. 4151

● **Cicogna Express:** la casa di Michele Caruso, Deviatore della Stazione di Casalnuovo di Napoli, è stata allietata dalla nascita del primogenito, Roberto. Vivissime felicitazioni ed auguri da « Voci » anche alla Signora Daniela Brancaleone.

● **Lauree.** Presso l'Università di Napoli si è laureato, con 110 e lode, in medicina e chirurgia il giovane Alessandro Laurelli, figlio del Deviatore Umberto della Stazione di Boscoredole, discutendo la tesi: « Effetti delle Radiazioni Ionizzanti su soluzioni Proteiche », relatore il Chiarissimo Prof. Roberto Santamaria. Al neo dottore i nostri più vivi rallegramenti ed auguri di brillante avvenire.

La Signorina Nunzia Accietto, figlia dell'Assistente Capo Federico della Stazione di Napoli, C.le, presso la nostra Università ha conseguito — con la brillante votazione di 110 — la laurea in legge; le nostre felicitazioni ed i migliori auguri.

● **Commiati:** Recentemente, festeggiato da colleghi e dipendenti, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il Cav. Giuseppe Ferraro Capo Stazione Titolare di Marigliano. Auguri di lunga e felice quiescenza.

Analoghi auguri ci è gradito porgere agli amici: Manovr. C. Domenico Cerbone, Ass. C. Saverio De Gregorio, Dev. C. Salvatore Puzone, Ass. St. C. Mario Savoia E., Segr. Salvatore Imprudente, C. Gest. Sovr. Oreste Di Giacomo, C. Gest. Nicola Elionto, App. Capo Rosaria Messina, App. Capo Ida Montesano, Guard. I cl. Maria C. Crispino, Guard. Maria Lamberti, Oper. Arm. Carmine Sabato, Manov. Sp. Antonio Brancaleone, Macch. Emilio Mancusi, Segr. Giuseppe Coppola, App. Mario De Simone, Oper. Spec. Giovanni Di Pasquale, Tecn. I.E. Carlo Gaudo, Oper. Spec. Vincenzo Guadagni, Tec. I.E. Emilio Marolda, Oper. Spec. Alfonso Santoriello.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● Com'è ormai nella tradizione anche quest'anno è stato allestito, a cura del Cappellano Compartimentale Padre Bernardo Critti, un artistico presepe nella galleria antistante la cappella della stazione di Palermo Centrale.

Questo originale presepe è stato allestito a Roma Termini in occasione delle recenti festività natalizie.

Ad inaugurare il presepe è intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo.

● **Commiati:** hanno lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età, il Capo Personale Viaggiante Sovraintendente rag. Giovanni Giuffrè, Titolare del Deposito Personale Viaggiante di Messina, ed il Capo Stazione Superiore Antonino Giarrizzo, titolare della stazione di Taormina Giardini.

A sostituire temporaneamente i due neo-pensionati sono stati chiamati il Cav. Michele Cinque ed il Capo Stazione Superiore dott. Isidoro Trovato, ai quali formuliano i nostri rituali auguri di buon lavoro.

Ha lasciato il servizio anche il Cav. Luigi Alibrandi, dell'Ufficio Impianti Elettrici il quale, nella circostanza, ha avuto conferita, quale ex combattente, la promozione a Segretario Superiore di 1ª classe.

A porgere il saluto di commiato al neo-pensionato è stato il Capo dell'Ufficio, ing. Domenico Gagliardo che, a nome del personale, ha fatto omaggio all'Alibrandi di un dono-ricordo.

Al caro Luigi anche noi auguriamo una serena quiescenza nella natia Francavilla di Sicilia.

● **Cicogna Express** per Tiziana Vicari, figlia secondogenita del collega Alfio, dell'Ufficio Personale Compartimentale, per Loredana Parrino, dell'Operaio specializzato Giuseppe, dirigente il laboratorio orologeria dell'Officina Compartimentale I.E., per Carlo Andò, nipote del collega Carlo, dell'Officina G.R. di Messina.

● **Binario dieci.** Giuseppe Gagliardo, figlio dell'Applicato Capo Andrea, dell'Ufficio Lavori Compartimentale; si è laureato, presso l'Università degli studi di Palermo, con la votazione di 110 e la lode in medicina e chirurgia, discutendo, relatore il Prof. Giovanni Bonsignore, una interessante tesi di tisiologia. Con la votazione di 110 e la lode si è laureata in scienze biologiche Santina Martinez, figlia del Capo Reparto Contabilità e Verifiche dell'Ufficio Commerciale.

La Sig.na Martinez ha discusso, relatore il Ch.mo Prof. M. Palazzoadriano, la tesi: « variazioni funzionali indotte da Pentothal e concentrazioni di AMP C nei tessuti ».

● **Lutto.** Il Dirigente Superiore ing. Rosario Tornambè, Capo dell'Ufficio Movimento, ha perduto il fratello Pietro.

Nella dolorosa circostanza, «Voci» formula all'ing. Tornambè sentite condoglianze.

● **Inaugurata** dal Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo presso il Circolo della Stampa di Palermo una mostra personale di pittura dell'Ausiliario di stazione Umberto Curiale, della stazione di Palermo Centrale, ricca di 79 opere, tutte di notevole fattura.

La mostra ha avuto un notevole successo di critica e di pubblico.

REGGIO CAL.

Redattore:
Tonio Licordari
Tel.3520

● **Primo piano.** Riuscita conferenza-stampa di fine anno, tenuta dal Direttore comp.le ing. Antonino Bitto sui problemi ferroviari in generale e della Calabria in particolare. Sono intervenuti circa 15 giornalisti reggini in rappresentanza di numerose testate; Radio Cosenza ed i quotidiani locali hanno dato ampio risalto alla conferenza.

L'ing. Bitto ha illustrato la situazione dell'Azienda Ferroviaria e con la ben nota competenza ha fornito risposta alle domande che gli sono state rivolte dagli intervenuti.

● **Commiato.** Il Dott. Antonino Calcara è andato a dirigere l'Ufficio Sanitario di Napoli, dopo diversi anni di intensa e fattiva attività a Reggio Calabria. Nuovo capo dell'Ufficio Sanitario di Reggio è il dott. Salvatore De Salvo, funzionario giovane, preparato ed apprezzato, del quale sono note le spiccate qualità professionali.

Al dott. Calcara ed al dott. De Salvo gli auguri di buon lavoro.

● **Lutti.** Le nostre condoglianze al Capo dell'Ufficio I.E., ing. Pietro Cafà per la scomparsa della madre, signora Luisa Iacono avvenuta a Chiaromonte Gulsi in provincia di Ragusa ed al collega Remigio Castrizio, Segretario Superiore dell'UPC, che ha perduto la madre, signora Giuseppa Paleologo.

● **Fiori d'arancio.** Il gestore della stazione di San Lorenzo, Fortunato Minniti, si è unito in matrimonio con la signorina Giovanna Genova, figlia del collega Carmelo Genova operatore del dirigente centrale IE.

La signorina Carmela Liana Licordari, figlia dell'assistente viaggiante Natale, si è sposata nella Chiesa del « Soccorso » con il giovane Silvio Lazzarino.

Alle due coppie gli auguri di « Voci ».

● **Lauree.** Si è laureato in medicina e chirurgia, presso l'Università di Perugia, Antonio Stramentinoli, figlio dell'amico Giovanni CS Sovrl/te Capo Ufficio della D.U. di Cosenza; ha conseguito la laurea in pedagogia, presso il Magistero di Messina con brillante votazione, la signorina Adriana Genova, figliola di Carmelo operatore del dirigente centrale IE; ha pure chiuso il ciclo di studi, con una laurea brillante in matematica, la signorina Anna Minniti, figlia del Capo treno Natale, del DPV di Cosenza. Auguri ai neo dottori ed anche ai genitori.

● **Culle.** Il collega Fortunato Milasi dell'UPC è diventato papà per la prima volta; la moglie, dottoressa Giovanna Amodeo, ha dato alla luce una bimba che è stata battezzata con il nome di Ida. Auguri anche al nonno materno, il collega Francesco Amodeo Ausiliario del primo Reparto Movimento.

L'Applicato presso l'UPC domenico Plutino, ora in pensione, è diventato nonno di un bel maschietto che si chiama come lui, Domenico, è stata la figlia Francesca, sposata con il sig. Giuseppe Lamanna, a mettere al mondo il vispo Domenico.

● **Promozioni.** E' tempo di promozioni; tra le tante, vogliamo segnalare quella di tre colleghi distaccati presso l'UPC, e con i quali ci complimentiamo; si tratta degli Assistenti di stazione Francesca Tripoli, Gaetano Casciano e Giovanni Pennestrì, promossi Assistente capo.

● **Attività DLF.** Anche quest'anno, malgrado il clima di «austerity », la befana è giunta pun-

tuale ricca di doni, grazie all'impegno dei dopolavoro del Compartimento. In particolare a Reggio Calabria la mattina del sei gennaio si è svolta una simpatica cerimonia, organizzata in maniera impeccabile dal collega Biagio Canale, presidente del Dopolavoro reggino e dai suoi collaboratori.

ROMA Servizi

● **Laurea:** Giovanni Rum, figlio del Segr. Sup. 1ª Cl. Amedeo del Servizio Ragioneria si è brillantemente laureato in ingegneria meccanica col massimo dei voti, discutendo, relatore il Prof. Giancarlo Belisario, la tesi: « prove di lavorazione per il collaudo di fresatrici e controllo numerico ». Congratulazioni.

● **E' nato** Roberto, figlio di Domenico Naddeo della Motorizzazione Civile e di Maria Teresa, dell'Avvocatura dello Stato presso il Ministero dei Trasporti e nipote di Carmine Naddeo, l'infermiere del Servizio Sanitario ora in quiescenza.

Sono giunti inoltre: Giuseppe, in casa del Segr. dr. Sergio e Annunziata Carugno; Giovanna in casa del Segr. Aldo Achilli; Simone in casa del Segr. Nunzio Cardillo, e Melania in casa del Segr. Michele Ammendola. Ai colleghi ed ai neonati, tanti e tanti auguri.

● **Marcia nuziale** per il Segr. Giancarlo Mauriello, convolato a giuste nozze con la sig.na Anna Maria Severino. Le più vive felicitazioni.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Cicogna express:** Per la felicità dei genitori, il C.S. a Fonte Galeria Benigno Zangaro e la gentile Signora Rosa è nata Anna, al cui battesimo erano presenti molti colleghi, superiori ed amici del papà.

Felicità anche nella casa del Macchinista del D.L. di Roma Smistamento Mario Mari e gentile Signora Angela, per la nascita del secondogenito Francesco, venuto a far compagnia al fratellino Alessandro.

Felicitazioni vivissime.

● **Nozze d'argento.** Circondati da parenti ed amici, hanno celebrato felicemente i 25 anni di matrimonio l'Assistente capo di stazione Antonino Sorce, della stazione di Roma Termini, e la gentile consorte Angelica.

Alla simpatica coppia i migliori auguri di « Voci ».

Notizie DLF

Lupi di mare e padroni delle acque diventerete in breve tempo: questo è l'impegno che il D.L.F. di Roma assume nei confronti di quanti si iscriveranno ai corsi appositamente organizzati. Per la pesca sub ed il nuoto le lezioni avranno inizio a metà febbraio, mentre per i corsi di abilitazione alla conduzione di imbarcazioni a vela ed a motore anche oltre le venti miglia le lezioni sono individuali e quindi senza un preciso orario. Ad ogni modo per le informazioni si può telefonare al DLF di Roma, via Bari 22, 854120-863311-867059, oppure interno FS 2629-38426.

● **Laurea.** Si è brillantemente laureato in medicina e chirurgia, con 110 e lode, Vittorio Marianelli, figlio del Segretario Giovanni, dell'U.P.C., discutendo la tesi « Le cefalee essenziali ». Relatore il Chiar.mo Prof. Giuseppe Giunchi.

Una brillante laurea in Chimica Industriale, col massimo dei voti, è stata conseguita da Bruno Panico, figlio dell'Applicato capo Giacomo, dell'Ufficio Materiale e Trazione, discutendo la tesi « Chimica fisica ».

Relatore il Chiar.mo Prof. Di Cave.

Ai neo dottori vivissimi rallegramenti ed auguri.

● **Commiati.** Cordialmente salutati da colleghi ed amici, hanno recentemente lasciato l'attività ferroviaria i seguenti ex dipendenti di Roma Termini, ai quali auguriamo una serena quiescenza: Capi gestine superiori Remo De Vincenzo, Salvatore Lauciello e Silio Movarelli; Capo stazione sup. Pompeo Marinaccio; Capo gestione Marino Piazzai; Assistenti capo Alfonso Amoroso, Gilberto Brinci, Francesco Torraca e Gaetano Venditti; Ausiliari stazione Angelo Mariucci, Italo Del Duca e Augusto Quirici.

● **I lutti.** Ci lascia smarriti la notizia dell'improvvisa scomparsa del Capo Pers. Viagg. sup. Lucio Gobbini, stroncato mentre si recava al lavoro. Amico di tutti, sempre sorridente e indaffarato, non rifiutava mai il suo interessamento a coloro, ed erano tanti, che gli si rivolgevano per la definizione di una pratica che rientrava nella sfera della sua multiforme attività. Socio fondatore del SAUFI, Consigliere di amministrazione dell'INAF, Consigliere supplente del Consiglio d'Amministrazione dell'OPAFS, Istruttore presso la Scuola Professionale dell'Ufficio Movimento Comp.le, il buon Lucio trovava ugualmente il tempo da dedicare agli altri per la soluzione dei loro problemi.

E' difficile per chi lo ha conosciuto non ricordarne l'affabilità ed il gran cuore ed è appunto a nome di tutti questi colleghi ed amici che noi esterniamo alla famiglia Gobbini i sensi del profondo cordoglio per il grave lutto che l'ha colpita.

E' con sincero dolore che partecipiamo la perdita del Capo stazione superiore Carlo Mengasini, già primo aggiunto a Roma Termini, mancato all'affetto della moglie e dei tre figli, ancora in tenera età, dopo lunga malattia.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **La sicurezza sul lavoro.** Con cerimonie tenutesi a Torino, Alessandria, Cuneo e Novara, presente l'Ing. Oliva, Capo dell'Ufficio Trazione, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, sono stati distribuiti i « Diplomi d'Onore » ai delegati di quarantuno Impianti che, su centotrentasette concorrenti del Compartimento, si sono classificati ai primi posti per aver registrato un numero bassissimo di infortuni nel decorso anno.

Ben tredici, fra questi, hanno conseguito la massima ricompensa, ossia lo « Stendardo della Sicurezza ». Meritano una speciale menzione: il DPV di Alessandria, che conserva lo « Stendardo » per la quarta volta, e le stazioni per il terzo anno consecutivo.

Su diciassette Reparti dell'Ufficio Lavori, quattordici hanno conseguito il « Diploma d'Onore » e due lo « Stendardo », che è stato pure conquistato da cinque Impianti dell'Ufficio Trazione.

Ricordiamo ancora le stazioni di Romagnano, Mortara, Alessandria, Bardonecchia, Modane, i Depositi Locomotive di Asti, Alessandria (Officina), il Posto di Verifica di Modane, i Reparti Lavori di Torino e di Mortara e il Magazzino Approvvigionamenti di Torino, che sono stati sorteggiati, fra gli impianti vincitori della rete, per l'invio di loro rappresentanti ad un viaggio premio a Bruxelles.

A tutti i premiati le più vive felicitazioni ed agli altri tanti auguri per l'anno prossimo.

● **La prima domenica** di dicembre la stazione di Torino PN ha registrato un avvenimento eccezionale, cioè la partenza di uno speciale convoglio, composto da una carrozza Bz 36.000 a sportelli multipli trainata dalla locomotiva a vapore 640.122. Per spiegare tale fatto diremo brevemente che i soci del Gruppo Amici del Treno di Torino (G.A.T.T.), nel giorno dell'inaugurazione del loro sodalizio, hanno voluto festeggiare l'avvenimento recandosi tutti col vapore da Porta Nuova al Deposito Locomotive.

Il GATT è nato dallo spontaneo piacere di ritrovarsi fra giovani e meno giovani che, accomunati dalla passione per il treno, hanno riconosciuto il mutuo vantaggio dello scambio di esperienze riguardanti la Ferrovia. Gli interessi dei soci possono ricondursi a due grossi punti: il modellismo, per cui si riproducono fedelmente in scala rotabili interessanti per particolarità tecniche o rappresentativi di una data epoca, e lo studio attento delle ferrovie reali, con particolare riguardo per i mezzi di trazione, fra i quali spicca appunto la locomotiva a vapore.

A questi nuovi amici dei ferrovieri, oltre alla nostra ammirazione per la loro competenza tecnica, esprimiamo i più fervidi auguri per le fortune della loro neonata Associazione.

● **Attività DLF.** Anche quest'anno, presso la sala danze del DLF di Via Sacchi, ha avuto luogo l'ormai tradizionale festa in onore dei « Donatori di sangue Ferrovieri di Torino ».

Durante la simpatica serata sono stati premiati i ferrovieri donatori posti in quiescenza negli anni 1973-74. A questi benemeriti Colleghi i più fervidi auguri, in particolare per quanto riguarda la loro filantropica attività.

● **Riuniti** in assemblea plenaria, i soci del Gruppo Modellisti Ferroviari Torinesi (FIMF) hanno eletto a loro Presidente il Sig. Alessandro Veronese, in sostituzione dell'Ing. Picco deceduto pochi mesi or sono. Al nostro appassionato amico, di cui sono ben note le eminenti doti di organizzatore e di studioso del mondo ferroviario, le nostre più vive congratulazioni unitamente agli auguri di buon lavoro nel nuovo incarico.

● **Laurea.** Discutendo brillantemente la tesi sulle «Ricerche di toponomastica medioevali nel Braidese e nell'Albese », relatore il Chiar.mo Prof. Giuliano Gasca Queirazza, si è recentemente laureato in materie letterarie il Collega Mauro Numico, Segretario dell'O.G.R. di Torino. Al neo dottore le felicitazioni più vive da parte dei colleghi del Reparto 30, oltreché quelle del nostro Periodico.

● **Festa.** Con appuntamento in un tipico ristorante di S. Vittoria d'Alba, caratteristica località del cuneese, si è ritrovato un nutrito gruppo di colleghi del Controllo Merci di Torino, per l'esattezza ben trentaquattro temerari della « classe di ferro » 1924. Fiumi di Barolo e di Nebbiolo, hanno coronato la grandiosa e immaginifica « grande bouffe » dei ferrovieri torinesi, tra uno «strappo» e l'altro di nutrita e prelibata selvaggina.

Agli anzianotti coscritti i nostri più affettuosi auguri.

● **Cicogna express.** Sono nati: Monica al Segr. Tecn. Pasquale Valitutti e Sabrina all'Applicato Tecnico Capo Ugo Forno, ambedue del DL di Asti; Rossella al Manovale Spec. Giovanni Corrias, della Rimessa Locomotive di Modane. Il piccolo Massimiliano Carollo ha reso nonno per la seconda volta l'Applicato Capo Giuseppe Li Pira, del 21° Reparto Ragioneria. Giovanni è il primogenito di Pasquale Monaco. CS a Torino, già Macchinista presso quel DL.

A tutti felicitazioni e auguri.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Marcia nuziale** per Fatima Contessi, segr. dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, unitasi in matrimonio con il Sig. Mario Cargnelutti.

La cerimonia nuziale è stata officiata a Tarcento nella caratteristica chiesetta di Santa Eufemia in Segnacco.

● **Fiocco azzurro,** sulla porta di casa del Gestore di 1ª Cl. Alfonso Giacinta, della stazione di Fossalta di Portogruaro, per la nascita di Andrea. La casa del Capo Gestione di Cervignano Giuseppe D'Autilia e della signora Antonella Sambucchi è stata allietata dalla nascita di un grazioso maschietto al quale è stato imposto il nome di Luigi.

Auguri vivissimi ai neonati ed ai genitori.

● **Commiati.** Hanno lasciato di recente il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Staz. Orlando Valent della stazione di Carnia; l'Op. spec. Romano della Schiava della Zona I.E. di Pontebba; i Tecnici I/E Morando Mossenta e Patui Salvador Ferruccio della Zona I.E. di Udine; l'Oper. Spec. Germano De Marco della Sq. R. di Udine e l'Ass. Capo di Staz. Diego Simonetti della staz. di Trieste C.le.

● **Festa.** Si sono riuniti in un caratteristico locale di Portogruaro gli allievi dei Compartimenti di Trieste e Venezia e gli istruttori del Corso di Formazione Professionale organizzato per gli esami di « Idoneità alla Dirigenza degli Impianti », per concludere in modo gaio e semplice, attorno ad un tavolo stracolmo di appetitose pietanze, il ciclo di lezioni che ha visto accomunati i dipendenti dei due Compartimenti. Hanno partecipato alla festa gli istruttori: Gino Ceolin, Mario Gianola e Angelo Lovisetto, tutti di Venezia, e gli Ispettori, dr. Giuseppe Minniti e dr. Sergio Rizzo, del Compartimento di Venezia, nonché il dr. Domenico Bertino, del locale Ufficio Commerciale e del Traffico.

Nel corso del pranzo gli allievi hanno voluto ringraziare gli istruttori, per l'impegno profuso durante il corso di preparazione, donando loro un portachiave di argento, con impresso su di una facciata una locomotiva a vapore e sull'altra una dedica.

● **Organizzato dal D.L.F.** di Portogruaro, si è svolto una gara di briscola a coppie, riservata ai ferrovieri del Compartimento. Hanno partecipato alla riuscitissima manifestazione ben 64 agenti, attorniati da circa trecento spettatori. La combattuta gara è stata vinta dalla coppia De Luisa-Rosin del D.L.F. di Cervignano, cui è andata in premio la Coppa offerta dalla Cassa di Risparmio di Venezia assieme a due medaglie d'oro e a due colossali tacchini!

IV Mostra Nazionale Ferroviaria di Artigianato

Nei giorni dal 22 al 29 giugno prossimi si terrà ad Orvieto la Quarta Mostra Nazionale Ferroviaria di Artigianato. Come per le precedenti edizioni, la Mostra si articola in cinque Sezioni: legno, metallo, modellismo e fermodellismo, artigianato femminile, varie; una Commissione assegnerà premi alle opere ritenute meritevoli per inventiva, impegno, pazienza artigiana. I lavori dovranno pervenire entro il 31 maggio alla Sezione del D.L.F. di Orvieto, alla quale possono venire richiesti ulteriori chiarimenti.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **La « Befana » a Bolzano,** Mantova, Trento e Verona è arrivata in anticipo. La festa tradizionale dei bambini, da queste parti, cade a « S. Lucia ». Così, puntuale, il 13 dicembre, è giunta anche quella dei « ferrovieri » insieme a vivaci spettacoli per « grandi e piccini », mottetti, poesiole, giochetti di prestigio, cori di piccoli cori e ai discorsetti di rito.

● **« Parapsicologia »** è termine di moda e scienza del futuro e i ferrovieri non restano indifferenti. Quelli di Verona, guidati con tatto e convinzione da Mariella Prati, Segretario dell'Ufficio Personale, assistono quindicinalmente a conferenze illustrative sui problemi dell'occulto. Nel contrasto fra spirito e materia, abbiamo notato in qualcuno lo smarrimento aleggiante nella ragionata valutazione dei confini metapsichici e metafisici. I più scettici peraltro hanno ricevuto una notevole spinta quando è stato annunciato che... forse... chissà..., a Verona, arriverà con treno utile e in primo binario il nostro dr. Massimo Inardi: passiamo la nota al collega Sensi di Bologna per l'amichevole sensibilizzazione.

● **Il Cav. Gino Cassi,** Delegato Compartimentale DLF per lo Sport, il cui principale interessamento è l'esercizio fisico puro nelle competizioni atletiche è stato premiato: cronometrista provetto, da oltre quarant'anni segue con passione, serietà e disinteressatamente le manifestazioni sportive nazionali e locali di ogni livello, il Consiglio Nazionale del CONI ha deliberato in suo favore il conferimento della « Stella al merito sportivo » per lo sviluppo delle attività nazionali. Iscritto al DLF sin dalla fondazione (1925), pur svolgendo responsabilmente delicate ed importanti mansioni presso l'allora Reparto Approvvigionamenti, il Cav. Cassi mai ha tralasciato di occuparsi dello sport dopolavoristico, profondendovi tutta la sua esperienza così come ora s'impegna, con spirito giovanile, nel coordinamento compartimentale.

● **Gli operai** dell'armamento del 7° tronco Lavori di Ala contro quelli dell'8° di Rovereto, una partita di calcio formidabile; Direttori tecnici i rispettivi Capi di Impianto: Zenti e Salvetti; tirata a tutto fiato, fino al fischio finale e col risultato di 3-1 per Rovereto. Il Capo Reparto, Cav. Fazzini, imparziale, sorrideva soddisfatto; il Presidente DLF di Trento, animatore della giornata, al brindisi serale, ha proposto la rivincita.

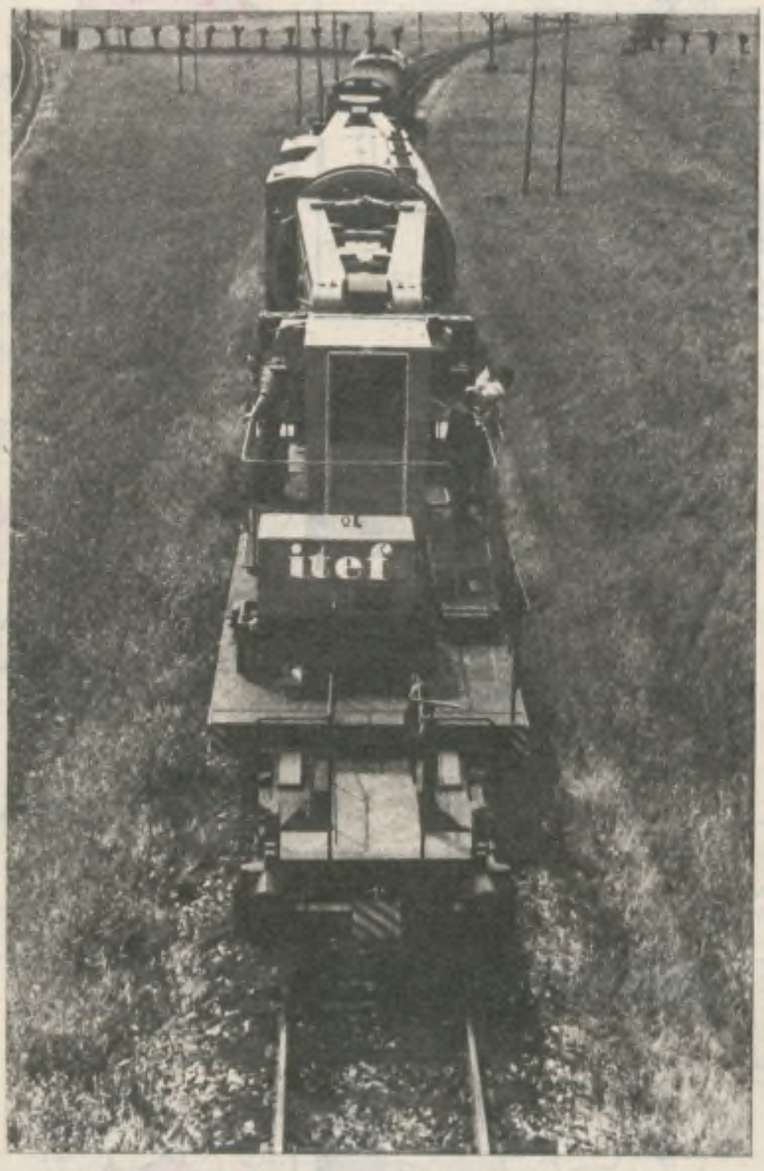
● **Segnaliamo,** seppure in ritardo, l'atto d'onestà del Sig. Emilio Papa, I Deviatore a Desenzano. Due mesi prima di essere collocato a riposo il Papa restituiva al legittimo proprietario una borsa rinvenuta in stazione, contenente, oltre ad oggetti vari e documenti, anche una notevole somma di denaro. Nel chiedere scusa all'amico per la ritardata pubblicazione, gli auguriamo che ancora a lungo possa continuare nella sua vita di bontà e onestà.

● **Nel Compartimento** di Verona il « chi va e chi viene » era tradizionalmente riservato alla poltrona del Direttore Compartimentale che, più o meno annualmente, cambiava « padrone ». Ora è la volta dei Capi degli Uffici: l'ing. Lorenzo Bassani, da Venezia è andato a dirigere l'Ufficio Lavori di Bolzano, ma poco dopo, a seguito dello spostamento a Milano dell'ing. Fausto Scibilia, è sceso a Verona, da qui è salito a Bolzano l'ing. Menichelli. A dirigere l'Officine GR di Verona era venuto da Torino nel luglio 1973, l'ing. Costanzo Corneri, ma per poco perché gli era subentrato l'ing. Umberto Galardi da Firenze. Il 9 novembre l'ing. Galardi è stato nominato Capo dell'Officina GR di Bologna e a Verona, da Foligno, è ritornato, il Dirigente Superiore ing. Costanzo Corneri. All'Ufficio Personale sembra che la « girandola » si sia fermata. Da Cagliari, è approdato il I Dirigente, dr. Gennaro Romagnuolo. Dopo un andirivieni di sostituti, era rimasto a Verona, un paio di mesi, il dr. Giuseppe Colombo, palermitano. Serietà, impegno, preparazione unitamente ad una fattiva comunicativa ben sorretta da profonda conoscenza dell'elemento umano, doti che il personale ha saputo valutare ad apprezzare tanto da fargli porgere al Dr. Colombo — alla sua partenza — un affettuoso saluto che mai si è registrato così spontaneo ed unanime. Ci consenta il dr. Colombo di chiamarlo « caro amico » per augurargli le migliori fortune. Al dr. Romagnuolo, del quale già abbiamo apprezzato la sua signorilità, diciamo che non gli venga in mente di cambiare ancora aria. La Dirigenza del Reparto Movimento d'impianto di Verona PN è stata assunta dal Capo St. Sovr. Cav. Lino Baroni, proveniente da Treviso. Il personale della stazione gli porge un « benvenuto » particolarmente caloroso, perché è a conoscenza della carica di cordialità e sensibilità che lo ha sempre fatto apprezzare nelle precedenti sedi unitamente alla collaudata esperienza che lo qualifica.

● **Unitamente** ad una folta schiera di familiari, i ferrovieri di Brunico, chiamati a raccolta dal Presidente di quella Sezione DLF, Ivo Benolli, poco convinto dell'efficienza dell'iter burocratico e delle possibili sovvenzioni, hanno costruito a regola d'arte e a suon di « cariolate » un regolamentare campo da tennis in terra battuta. Con l'orgoglio e la testardaggine della tradizione montanara hanno fatto quasi tutto da soli! Ora i ferrovieri locali e i colleghi che nella estate ivi soggiornano, troveranno, oltre ai manicaretti della ormai prestigiosa mensa, anche una altra attrezzatura per i loro svaghi. Dal canto nostro, nel formulare ai ferrovieri del capoluogo pusterese l'augurio che l'opera non resti isolata, speriamo nell'amico Benolli per altre future realizzazioni.

● **A conclusione** di una impegnatissima stagione sportiva, i patiti del calcio dopolavoristico di Bolzano, coordinati con vivace tecnica propulsiva da Maranelli, si sono trovati presso la salamensa per una cena a base di « polenta e baccalà ». Oltre ai giocatori e ai tifosi, guidati come sempre da Cavalli e Feller, erano presenti il Sindaco di Bolzano, Sig. Bolognini, il Capo Rep. Movimento, Cav. Girelli, il titolare della Stazione, Cav. Boffo, il Presidente DLF, Sig. Tinaglia e il responsabile del gruppo-calcio, Sig. Gobetti.

● **La Comunità** italiana di Innsbruck ha avuto l'onore di ospitare il Console Generale d'Italia, dr. Roberto Rossi e una rappresentanza delle Ferrovie Federali Austriache per la tradizionale cerimonia della « giornata del ferroviere », durante la quale è stato posto a dimora un albero-ricordo per tutti i colleghi scomparsi. Nel contempo, alla presenza degli alunni e degli insegnanti, è stato inaugurato il nuovo anno scolastico nei locali della piccola scuola gestita con tanta passione dai responsabili della Sezione DLF. La rappresentanza italiana, nelle persone del Capo Stazione Delegato, Cav. Francesco Girtler e del Presidente DLF, geom. Giuseppe Campolo, ha ancora una volta dimostra-



Un trasporto ferroviario eccezionale è stato effettuato sul percorso Genova - Caorso: uno « statore » Asgen del peso di 355 tonnellate è stato trasferito dallo stabilimento che lo ha costruito alla centrale nucleare di Caorso. Si è trattato di un impegno notevole per il nostro personale e per i tecnici dell'ITEF, una società specializzata in trasporti eccezionali; a causa delle notevoli dimensioni dello statore si è resa necessaria la scalpellatura di alcuni tratti di galleria.

to nell'oasi italiana di Innsbruck, la validità delle nostre istituzioni.

● **A Vicenza** è ancora vivo il ricordo del Macch. Florio Candian e dell'Aiuto Macch. Gerardo Guglielmi caduti a Fontaniva il 7 agosto 1974 insieme al Capo Treno Nicelli del DPV di Brescia nell'adempimento del proprio dovere in un inconveniente di esercizio.

● **Dopo sette anni** di permanenza fra i « musi neri » di Fortezza, il Macch. Francesco Dongo, nativo dell'Isola della Maddalena, è stato traslocato a Golfo Aranci, fra la sua gente. Le automotrici della Fortezza-S. Candido piano piano ci portano via i maestri del vapore. I colleghi, insieme all'Orso della Pusteria, Capo Dep. Arturo Strappazon, augurano al Dongo, nella nuova residenza, le soddisfazioni di Fortezza.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Una vaporiera** - monumento (modello 835 del 1926) è stata inaugurata a Casarsa, a ricordo dei ferrovieri caduti; il Ministro Mario Toros, che ha presenziato la cerimonia, ha esaltato il lavoro e la resistenza friulana; il Direttore Compartimentale ing. Bruno Pradella ha ricordato il significato umano della manifestazione e la presenza attiva dei ferrovieri in tutte le vicende del paese. Hanno parlato anche l'assessore regionale del Friuli-Venezia Giulia Dal Mas, e il cav. Giovanni Polo, dirigente della Stazione di Casarsa.

Dopo la messa celebrata per l'occasione dal cappellano P. Giovanni Zenarola, c'è stato lo scoprimento della targa ricordo in bronzo, nel giardino adiacente alla stazione ferroviaria, ove è ospitata la gloriosa locomotiva a vapore. Per la circostanza è stata offerta ai partecipanti una bella acquaforte dell'artista sanvitese Virgilio Tramontin, ed è stata recitata una poesia ispirata all'avvenimento: « La Gigia » dal suo autore, il ferroviere Gaetano Pimazzoni.

● **A Preganziol** si sono svolti i festeggiamenti per il VI anniversario della fondazione della locale Sezione AVIS, presenti altre Sezioni convenute dalla Provincia e la banda degli Alpini di Bassano del Grappa. Alla cerimonia ufficiale ha preso la parola il Presidente sig. Renzo Campigotto ed il sig. Bottene, consigliere provinciale. C'è stata la benedizione e la consegna di una fiamma AVIS al gruppo donatori di sangue F.S., presente la madrina, la piccola Paola Lucchese, che ha ricordato, commossa, l'offerta dei donatori al Policlinico di Padova, allorquando lei stessa subì un intervento chirurgico, a cuore aperto, ad opera del prof. Dalla Valle.

Questi i nomi dei benemeriti.

Medaglia d'argento: Oscar De Pieri, Danilo Pasqualato, Arturo Vecchiato; **Medaglia di bronzo:** Cesare De Toni; **Diploma:** Erminio Callegari, Orazio Zago, Giuseppe Polo, Pietro Collodo, Oreste Callegaro, Antonio Travaglia, Nazzareno Zecchin, Franco Trentin, Adriano Carraro, Dino Favaretto, Riccardo Biasin.

● **Binario 10.** A 24 anni, si è brillantemente laureato, in Ingegneria elettronica presso l'Università di Padova, l'ullo Mosele, figlio del collega Antonio, Capo Stazione Sovrintendente, rappresentante da anni del personale in seno al locale Comitato di Esercizio. Al neo ingegnere e a suo padre le nostre più vive congratulazioni. Rallegramenti vivissimi alla giovane Marcella Corò, figlia del Capo Tecnico della Linea Luigi dell'Ufficio Lavori Compartimentale, per la laurea in Lettere e Filosofia conseguita col massimo dei voti presso l'Ateneo di Padova.

● **Fiori d'arancio.** La gentile signorina Nadia Sist, Applicato del locale Ufficio Commerciale e del Traffico è convolata a nozze con il sig. Gianni Sedran.

I colleghi e superiori, unitamente a « Voci » augurano ai novelli sposi ogni felicità.

● **Sono stati** collocati a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio: il Contr. Viagg. Sovr. cav. Carlo Cirelli dell'Ufficio Movimento Compartimentale, il Segretario Tec. sup. geom. Giuseppe Marsale e l'Appl. Capo Luigi Spanu dell'Ufficio Lavori, l'Appl. Tec. Capo Giacomo Trevisan e il cav. Armando Melazzi, Segr. Tec. Sup. di 1ª classe dell'Ufficio I.E. Compartimentale, l'Infermiere Capo Venanzio Orviero dell'Ufficio Sanitario Comp.le, il Guardiano 1ª cl. Emilio Artuso del tronco 7° di Cittadella, il C.G. Sup. Egidio Faggian di Bassano del Grappa, l'Ass. Capo Nerino Fontana di Padova C.le, l'Operaio Spec. Vittorio Principe della Zona TE di Padova, i Macchinisti Romeo Ceccato e Albino Pizzolato, nonché l'Operaio Spec. Luigi Crimi del D.L. di Treviso.

A tutti gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Un saluto pure sincero a coloro che volontariamente hanno lasciato l'Azienda dopo tanti anni di lavoro: Giovanni Gheno, Primo Deviatore di Bassano del Grappa, Andrea Bisinella, Applicato Tecnico Capo e Ermes Settembri, Segretario Tecn. Superiore dell'Ufficio Lavori Comp.le, Giovambattista Tucci, Segretario Superiore 1ª classe e Giuseppe Russo, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria, Egidio Bertotto Segr. e Manlio Masi, Segr. Tec. Sup. dell'Ufficio I.E. Compartimentale, Giuseppe Liviero Rev. Sup. dell'Ufficio Movimento Compart.le, il rag. Mario Zampieri, Segr. Sup. di 1ª classe dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, l'Operaio Spec. Giovanni Fabris della Zona TE di Casarsa ed il C.S. Sup. Araldo De Angelis di Conegliano.

● **Lutti.** Sono mancati prematuramente, al Deposito Locomotive di Mestre: il Csq. Manovali Egidio Favaretto, l'Aiuto Macchinista Luigi Sartore e l'Operio Spec. Leandro Mosolo; al D.L. di Venezia, il Manovale Cesare Buoso; presso l'Ufficio Personale Compartimentale, l'Applicato Capo Domenico Giurin.

Ai familiari addolorati « Voci » porge le più sentite 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.

TELECAMERA ANTI FURTO

Gente ansiosa e malsicura
Già da un mese a Bassamura:

Misteriosi delinquenti
Ruban negli appartamenti:

Anche a casa di Ninetto
E di nonno Frescuretto,

Questi misteriosi ladri
Han rubato soldi e quadri,

Mentre al povero bambino
Han rubato il motorino.

Zio Frescura è furibondo
E non perde più un secondo:

Ed inventa su per giù
Una camera TiVù

A circuito selettivo
Con un triplice obiettivo.

La nuovissima invenzione
Viene data in dotazione

Ad amici e conoscenti
Per i loro appartamenti.

E così tre giorni dopo
E' raggiunto già lo scopo.

Tutto un furto è registrato
Fin da quando è cominciato,

Un chiarissimo racconto
Un perfetto resoconto

Dell'intera operazione
Scasso, furto e conclusione

Li per lì la polizia
Fa una bella pulizia

Tutti i ladri « registrati »
Vengon subito arrestati

E così nella città
Torna la serenità.

Festa grande a Bassamura
Per gli eroi dell'avventura

Per lo zio c'è un medaglione
Un discorso e un'ovazione

Per Ninetto poverino
Ecco un altro motorino.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Quattro stracciaroli alla scoperta dell'America

IL GRUPPO del sole, cioè un gruppo di giovani teatranti particolarmente aperti ai problemi sociali e culturali dei nostri giorni, ed al tempo stesso sinceramente sensibili e disponibili per un moderno discorso in materia di « incontri teatrali per ragazzi » è tornato anche quest'anno all'Universal per rallegrare la mattinata dell'Epifania ai piccoli figli dei ferrovieri romani. Ma, ad essere sinceri, non si è trattato né si poteva trattare soltanto di rallegrare una più o meno nutrita schiera di simpatici e vivaci bambini. Gli scopi e le finalità di questo gruppo, del resto, stando ai loro stessi programmi e soprattutto alle loro realizzazioni, non sono davvero quelli di lasciarsi trascinare sui comodi binari del troppo facile disimpegno delle tradizionali iniziative per piccini. La loro non è, quindi, una fiaba qualsiasi, sia pure raccontata per dare ai ragazzi il senso e la dimensione di problemi più grandi di loro, di problemi che dovranno affrontare e comprendere nella vita che li attende. E' una storia, non importa se arricchita dalla fantasia o meno, che affronta una realtà e la discute, la pone al centro di un dibattito, quanto meno di un esame collettivo di bambini.

Sono tornati così, all'Universal di Roma, i quattro stracciaroli per i quali, in occasione della Befana 1974, avemmo già parole di sincera simpatia e di giustificato compiacimento. E sono tornati per riprendere i loro racconti, per cantare nuove canzoni, per riproporci un tutt'altro che inutile e fatuo incontro comunitario tra grandi e bambini. Il tutto in un clima di festa in cui — per dirla con le stesse parole — «non manchi però l'elemento critico ».

Di scena, questa volta, *I quattro stracciaroli alla scoperta dell'America*, un nuovo testo sempre di Roberto Galve che ne ha curato anche la regia.

Nella ormai abituale cornice del teatro nel teatro, del superamento dei secolari confini che dividevano un tempo il palcoscenico dalla platea, gli interpreti dal pubblico, la *vicenda* di Cristoforo Colombo scende dal piedistallo della storia per divenire una favola esplicativa, per apparire cioè più vera secondo precisi risultati di analisi meno oleografiche ma maggiormente approfondite. E in tale cornice si leva il messaggio di una morale sociale che trascende la storia per farsi lezione di responsabilizzazione collettiva.

In iniziative e programmazioni simili, per il vero, resta sempre il pericolo di cadere in un neo-tradizionalismo, di approdare cioè, in effetti, sia pure apparentemente controvoglia, alle sponde di un concreto convenzionalismo dell'anticonvenzionalismo, il che è come dire combattere un fantasma avvolto nel classico lenzuolo bianco e finire per ritrovarsi a guardarsi nello specchio non preoccupandosi di avere assunto le sembianze del fantasma combattuto, ma compiacendosi soltanto di essere avvolti in un lenzuolo di colore diverso.

Ma lasciamo stare gli slogans, oggi alla moda, in materia di spettacoli e, nel nostro caso, di spettacoli per bambini: l'organigramma di responsabilità, il teatro come laboratorio, i gruppi di operatori socio-culturali, il gioco come momento socializzante, il gioco teatrale quale disciplina che, insieme al lavoro creativo ed alla musica spontanea porta alla formazione culturale di un collettivo. A noi, al momento, interessa lo spettacolo e soprattutto il modo con il quale i figli dei ferrovieri romani l'hanno seguito ed acquisito.

Ed in proposito non possiamo non rilevare con compiacimento che la storia di Colombo, narrata con fin troppo frequenti parentesi durante le quali gli attori scendevano in platea per parlare direttamente ai piccoli spettatori, è stata quanto mai gradita dai veri protagonisti della giornata. Il loro interesse, le loro risate, i loro interventi a voce alta (uno di essi ha meritato l'applauso del pubblico maturo e degli stessi interpreti) ed infine i loro sinceri applausi, ne sono stati la prova più eloquente.

Aggiungeremo una nota di convinto plauso per taluni pregevoli effetti espressionistici raggiunti sulla ribalta, per certe figurazioni assai significative, per la gestualità misurata ed efficacissima che arricchiva una recitazione scarna e volutamente cordiale, aperta.

Rosalia, Felice, Paccottiglia e Bengodi, i quattro amici stracciaroli che hanno indossato, a ritmo serrato, i bei costumi di Sandra Colazza per entrare a rotazione nei personaggi di Cristoforo Colombo, della Regina Isabel de Castilla, del Re Ferdinando de Aragon, come di un timoniere e di un marinaio, di una sirena o di un mostro marino, di Machu Pichu Quitiipi indigeno americano o di Francisco Boradila, cioè i bravi attori Simonetta Centi, Francesco De Bonis, Francesco Piol e Giampiero Spadoni, nonché naturalmente l'autore regista Roberto Galve, sono stati dunque festeggiatissimi dall'insolita platea. Ed è stato indubbiamente il riconoscimento migliore che ha ripagato la loro fatica artistica e quella organizzativa dei dinamici dirigenti del Dopolavoro ferroviario di Roma e dei loro appassionati collaboratori.

Gianluigi GAZZETTI

I giovanissimi partecipanti al 1° Torneo Calcistico Quadrangolare di Roma sono stati premiati dal noto attore Raimondo Vianello nel corso di una simpatica cerimonia. Il Torneo è intitolato a Franco Cilento, il capitano della nazionale di calcio della nostra Azienda, prematuramente scomparso ed al cui nome è stato anche dedicato lo stadio dei ferrovieri di Roma.

NASCONO ALL'ORE I TRENI DI DOMANI

(continua da pag. 13)

I problemi affidati all'ORE possono essere di tre tipi:
— quelli suscettibili di soluzioni pratiche in un prossimo avvenire, con l'applicazione di metodi e tecniche già conosciuti;
— quelli volti nettamente verso l'avvenire più lontano, che implicano ricerche fondamentali e l'applicazione di conoscenze d'avanguardia, ed i cui risultati si possono avere solo a lunga scadenza;
— ed infine quelli volti a mantenere la tecnica in costante progresso, ciò che esige in generale un esame permanente.
Come esempi rispettivamente di questi tre tipi di problemi citerò la questione B55 « Mezzi per assicurare la normale circolazione dei carri su binari che presentano degli sghembi », la C135 « Nuove tecniche di trasporto terrestre guidato » e la B13 « Omologazione e manutenzione dei motori diesel ». Per chiarezza aggiungerò che le questioni ORE sono designate con numeri progressivi (partiti dall'1 nel 1950) preceduti da una delle seguenti lettere: A) per l'elettronica; B) per il materiale rotabile; C) per questioni miste materiale rotabile-binario; D) per l'ingegneria civile; E) per i materiali.
Lo scopo che ci si prefigge è di giungere rapidamente a soluzioni di diretta applicazione; perciò si fanno prevalentemente ricerche sul piano sperimentale, riducendo al minimo gli studi di teoria pura e tenendo ben presenti i problemi economici posti dalle varie soluzioni.
Proviamo a seguire dall'inizio alla fine uno dei tanti studi fatti dall'ORE.
La proposta di iniziare un determinato studio può essere venuta da varie parti: per esempio, una delle commissioni tecniche dell'UIC si è trovata di fronte ad un problema importante ed il suo presidente l'ha segnalato, indicando gli scopi precisi che dovrà avere l'indagine ed uno schema dello svolgimento proposto.
Le varie Amministrazioni, interpellate, hanno dato una larga maggioranza di pareri favorevoli.
La questione è poi stata discussa ed approvata dal comitato di direzione dell'ORE (nel quale le FS sono rappresentate dai Direttori dei Servizi Trazione, Lavori e Impianti Elettrici), che le ha attribuito il suo numero d'ordine ed ha deciso per una delle due procedure seguenti:
— nomina di un relatore d'inchiesta (normalmente uno dei consiglieri tecnici), incaricato di fare il punto sulla conoscenza attuale del problema, sia nell'ambito delle Amministrazioni aderenti che fuori, e di riferire entro un anno i risultati allo stesso comitato di direzione;
— creazione immediata di un comitato di esperti, composto di un presidente, di membri nominati dalle Amministrazioni interessate al problema e di un consigliere tecnico dell'ORE il quale, oltre a partecipare ai lavori alla pari con gli altri membri, assiste il presidente, cura i collegamenti, coordina i lavori svolti presso le varie Amministrazioni, ecc.
Il primo atto del comitato di esperti è consistito nella formulazione di un programma dettagliato di lavoro, con indicazione, se del caso, delle spese che l'ORE dovrà rimborsare alle singole Amministrazioni o a terzi per l'esecuzione delle varie prove e progettazioni o di indagini particolarmente impegnative.
Ogni esperto ha contribuito ai lavori del comitato con l'apporto della propria esperienza specifica e con studi ad-hoc. Non appena lo studio ha raggiunto dei risultati suscettibili di pratica utilizzazione, essi sono stati pubblicati in un rapporto che, essendo il primo, ha preso la denominazione « RP1 ».
Prima di essere distribuito alle Amministrazioni è stato sottoposto all'approvazione del comitato di direzione.
Successivamente sono state svolte altre indagini e fatte altre riunioni, provvedendo quando necessario a modificare il programma di lavoro, ed eventualmente anche ad ampliare gli scopi dello studio, e pubblicando via via i risultati in successivi rapporti parziali « RP2 », « RP3 », ecc.
A studio finito è stato redatto il rapporto finale (« RF » seguito dal numero d'ordine), che oltre a dare gli ultimi risultati riepiloga tutto il lavoro, con l'approvazione del quale da parte del comitato di direzione la questione è considerata conclusa.

* * *

Su 142 questioni messe allo studio dall'ORE nei suoi 14 anni di vita, 47 sono attualmente aperte.
La più vecchia è la B12 « standardizzazione dei carri »; è anche una delle più importanti ed il relativo comitato, articolato su 8 gruppi di lavoro, prevede una numerosa partecipazione di esperti delle Amministrazioni e delle ditte costruttrici (per l'Italia, 2 esperti delle FS ed 1 della Breda Pistoiesi).
Ma il più complesso e grandioso problema, in prospettiva, è quello dell'aggancio automatico. Esso viene studiato direttamente da 3 comitati di esperti, il B125 « Sicurezza di marcia dei veicoli dotati di aggancio automatico », il B85 « Applicazione dell'aggancio automatico alle vetture » ed il B51 « Prove di agganci automatici » (dei quali l'ultimo dispone di un bilancio che corrisponde quasi alla metà di tutti i mezzi disponibili per lavori di ricerca ORE), ed indirettamente da numerosi altri comitati.
Voglio ancora citare, per la loro importanza, le questioni B112 « Standardizzazione dei grandi containers e dei carri porta-containers », C116 « Suterazioni fra veicoli e binario », A122 « Applicazione dei tiristori alla tecnica ferroviaria », B126 « Sale montate e loro cuscinetti: concezione manutenzione, standardizzazione », C137 « Rumori nell'ambito ferroviario ». Ci si può rendere conto della varietà degli argomenti allo studio.
Per quanto mi riguarda, le questioni che mi sono state affidate mi permetteranno di spaziare in diversi campi della tecnica; conto di riparlarne su « Voci » in una prossima occasione.

Gino LEVI

FILATELIA

ADDIO AL 1974

E' stato un anno filatelico molto prolifico questo 1974 che ci ha lasciati. I tre Stati dell'area italiana hanno fatto a gara ad emettere francobolli, numerosi e di facciale alto. Si tratta di una spesa molto consistente per i collezionisti. L. 3.755 per i francobolli delle Poste Italiane; L. 4.710 per quelli delle Poste Vaticane e L. 2.600 per quelli delle Poste Sanmarinesi. Il nostro augurio, vista anche l'aria di austerità che non ci permette di sottrarre al bilancio familiare somme elevate per il nostro hobby, è quello che le Amministrazioni Postali interessate tengano conto delle esigenze economiche dei collezionisti limitando, se non le emissioni, almeno il valore facciale delle serie.

ITALIA

L'ultima emissione delle Poste Italiane è stata quella dedicata a Giorgio Vasari e a Jacopo della Quercia. I due valori, da L. 90 ciascuno, posti in vendita il 21 dicembre, riproducono: uno il lato degli « Uffizi » in Firenze prospiciente l'Arno (l'opera, eseguita su commissione di Cosimo I dei Medici, è considerata la massima espressione architettonica di Giorgio Vasari), l'altro « la creazione di Adamo » (una delle dieci formelle, dette della « Genesi » che Jacopo della Quercia eseguì per il portale maggiore della Basilica di San Petronio in Bologna).

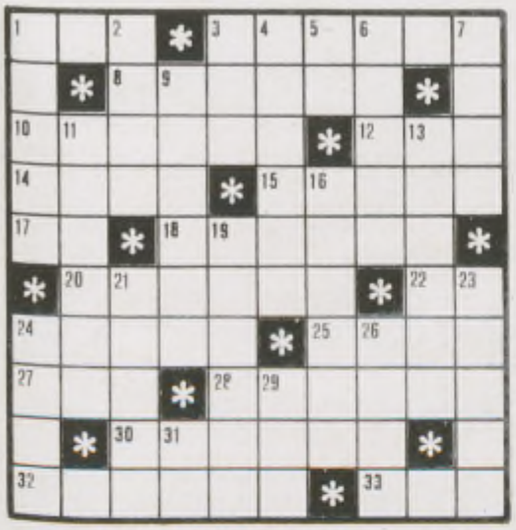
VATICANO

L'Anno Santo è un avvenimento molto importante perché non debba essere celebrato degnamente. Una prima emissione ha visto la luce il 18-12-74. E' composta di undici valori per un facciale di L. 1.000. I soggetti di nove francobolli riproducono pitture e mosaici delle quattro Basiliche mentre di due francobolli di facciale alto riproducono lo stemma del Papa regnante e Sua Santità Paolo VI benedicente in trono.

Sebastiano DI MAURO

Gli undici valori emessi dalle Poste Vaticane per l'Anno Santo.

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Malvagia; 3) Città della Siria; 8) La parte immersa della nave; 10) L'autore di « Luna di miele »; 12) Capo abissino; 14) Non crede in Dio; 15) Affluente del Congo; 17) Gemelle in Egitto; 18) La dea della giusta vendetta; 20) L'abate spadaccino; 22) Campobasso; 24) Unione di due vocaboli; 25) Un gas del sole; 27) Il nome dell'attore Cameron; 28) Isola delle Pelagie; 30) Capoverso; 32) Generale e statista della Rivoluzione Francese; 33) L'onnipotente.

Verticali: 1) Capitale del Marocco; 2) Malattia della pelle; 3) Altari pagani; 4) Usati per concimi; 5) Sigla di Enna; 6) Una Maria cantante partenopea; 7) Minore e maggiore in cielo; 9) Un frutto col ciuffo; 11) Misura di superficie; 13) L'autore di « Cuore »; 16) Pilastri ornamentali; 19) Il nome di Zola; 21) Vede attraverso la nebbia; 23) Forte rumore; 24) Tracollo finanziario; 26) Misura inglese; 29) Istituto Naz. Trasporti; 31) Luna nuova.

SALVATORE CHIESA

Sciarada (7/5 = 4, 8)

FORZA, VECCHIO « GENOA »

Quando, avvincenti, con deciso piglio
attaccano le punte del « Grifone »,
agil si snoda — ad ottener la rete —
ogni trama di questa formazione,
che sa esibirsi con orgoglio tanto
e resta ancor della Superba il vanto.

MARIN FALIERO

Scambio d'iniziali (6, 8)

FALLIMENTI, CHE CUCCAGNA

Con fine facoltà certi signori
fan loschi affari come curatori,
così che il portafoglio assicurato
hanno in quattro e quattrotto raddoppiato.

MISTIGRI

Incastro (xxoo oo ooxx)

I BALDI AGENTI DI P.S.

Questi « appuntati » appaiono ben solidi,
l'opera offrendo generosamente;
al corpo dei « Fedeli » cui appartengono
l'attaccamento è, infine, assai evidente.

TRAIANO

Indovinelli

POVERO BARITONO

Panciuto, là sul palco si presenta
e in ripetuti inchini si profonde;
ma quando poi la « Cavatina » tenta,
solo un gorgoglio dalla gola effonde.
Ahimé, il suo nome vien citato spesso
qual cristallino esempio d'insuccesso!

MARIN FALIERO

IL GALATEO

Tante son le virtù, tante le grazie
ch'esso, fra i primi, apprendere ci fa
con la sua saggia... regola
di compostezza e di semplicità.

IL VALLETTO

I SINDACATI

Si basan tutti, lo si vede bene,
per un giusto equilibrio e pel progresso.
Son di sostegno — è pure constatato —
e sempre avanti sono nello Stato.

RADAR

MORTE DI UNA MALATA INCURABILE

Tra una bugia e l'altra era destino
che lei si riducesse al lumicino;
ed infatti, spegnendosi, è finita
ad un soffio attaccata, la sua vita!

IL MANDARINO

CLOWN STRONCATO SULLA PISTA

Di sogno in scelti « numeri »
si produceva qual per gioco, ed ecco,
allora che: « Sei a metà » gli dissero,
ei fe' un'uscita... e ci rimase secco.

IL TROVIERO

ATTORUCOLO DA FOTOROMANZI

Lo vedi un po' invasato circolare:
un fumettaro, con gli spacchi ai fianchi
pronto alle pose. Però in fondo secca
perché lui che capisce? Ma una cicca!

FAN

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) Ria; 3) Aleppo; 8) Carena; 10) Bennet; 12) Ras; 14) Atea; 15) Almaa; 17) TT; 18) Nemesi; 20) Aramis; 22) CBi; 24) Crasi; 25) Elio; 27) Rod; 28) Linosa; 30) Alinea; 32) Carnot; 33) Dio.

Verticali: 1) Rabat; 2) Acne; 3) Are; 4) Letami; 5) EN; 6) Paris; 7) Orsa; 9) Ananas; 11) Ettaro; 13) Amicis; 16) Lesene; 19) Emilio; 21) Radar; 23) Boato; 24) Crac; 26) Load; 29) Int; 31) LN.

SCIARADA: Grandiè/rezza = gran fierezza.

SCAMBIO D'INIZ.: Medici Sinistri = Sedici Mistri.

INCASTRO: coDE DI CAni (con/dedica).

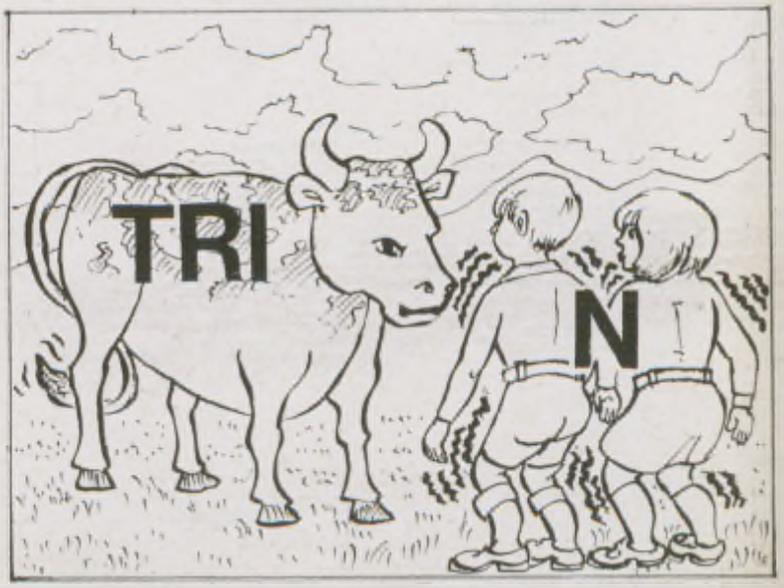
INDOVINELLI: Il fiasco; il numero 3; i piedi; la candela; il terno al lotto; il portacenere.

REBUS: Uncini C O; P irata = un cinico pirata.

REBUS: Con TRI bue; N timorosi = contribuenti morosi.

REBUS (frase: 6.1.1.1.5 = 2.6.6) di Vago

REBUS: (frase: 3.3.3.1.8 = 12.6) di Vago



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sí,

per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - Febbraio 1975 - N. 2

ANNO XVIII - N. 2 - FEBBRAIO 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.
Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 Int. 38233

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorio Sermarini, Franca Gallo, Francesco Grande, Iole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Giorgio del Soldato, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Roberto Antonelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Vittorio Ciofani, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Oscar Coi, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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: Vacanze d'inverno.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

GLI ULTIMI DIVENTANO I PRIMI?

Cara « Voci »,

quando ho ritirato la tredicesima (sono macchinista, coefficiente 235) ho rilevato che altri colleghi, passati al coefficiente 235, 9 mesi dopo di me, hanno percepito L. 1.000 in più. Ho chiesto spiegazioni all'Ufficio Ragioneria del Compartimento e mi è stato risposto che all'atto in cui è stato dato l'assegno perequativo (1° gennaio 1974) io ero a zero scatti, e quindi non avevo diritto a nessuno scatto sull'assegno perequativo; gli altri colleghi, che erano a coefficiente 200, avevano uno scatto sull'assegno perequativo. Dopo poco tempo i colleghi passarono al coefficiente 235 e quindi è rimasto loro uno scatto sul sopradetto assegno. E' possibile tutto ciò, oppure c'è una errata interpretazione della legge?

Pasquale Matranga matr. 439262
Deposito Locomotive Palermo

● *L'art. 2, terzo comma della legge 16-2-1974, n. 57 prevede che al 1-1-74, in sede di prima applicazione dell'indennità pensionabile, limitatamente ad una fascia di L. 35.000 dell'indennità stessa, vanno computati gli aumenti periodici in godimento nello stipendio a tale data.*

Purtroppo, Lei al 1-1-74 aveva in godimento lo stipendio iniziale della qualifica rivestita; così, sulla base del disposto della suddetta norma, Le è stata attribuita l'indennità pensionabile iniziale prevista per tale qualifica.

Tutto regolare come vede, ma siamo d'accordo con Lei che in certi casi resta la bocca amara.

CONTABILITA' E RIPOSO

Egregio Direttore,

scrivo chiedendoLe una risposta autorevole definitiva al seguente quesito: esiste una norma che vieti al titolare di una gestione di godere del proprio riposo di turno durante il periodo di contabilità di fine mese? Se tale norma esiste non contrasta con l'altra che dice che il riposo deve essere fatto sfogare il giorno stabilito a meno che non ci siano particolari esigenze di servizio?

Le scrivo perché, nella stazione di Caltanissetta C.le a me spetta il turno delle sostituzioni del titolare della Biglietteria e della Cassa C.S. e se ci fosse una tale norma, che servizio dovrei fare nel periodo che va dal 27 di ogni mese (quando iniziano le paghe al personale) al giorno 5 del mese successivo (quando finisce la contabilità), considerato che gli altri colleghi degli sportelli hanno un proprio turno di lavoro? Dovrei continuare a consumare il congedo come ho fatto fino ad ora? Aggiungo che ho già fatto parecchie volte la contabilità di fine mese sia della biglietteria che della Cassa C.S. quindi non è questione di capacità ma soprattutto di norma di servizio.

La prego di rispondermi perché i superiori interessati della questione, si sono pronunziati con pareri contrastanti.

Salvatore Geraci
C.G.S. Caltanissetta C.le

● *Una norma che vieti al titolare di una gestione di godere del proprio riposo di turno durante il periodo della contabilità di fine mese non esiste, ma esiste il senso di responsabilità e la fiducia nei propri dipendenti che varia da titolare a titolare.*

Conosciamo titolari, infatti, che prendono il riposo di turno, i riposi compensativi, i permessi, i congedi, proprio nei giorni di fine quindicina e fine mese, che sono notoriamente i più impegnativi mentre conosciamo altri titolari che in quello stesso periodo non solo sono presenti, ma vanno in servizio nelle ore non richieste, (6-7 del mattino fino alle 20-22-24 della sera) per far quadrare la contabilità, per assumersi di persona la responsabilità, per affiancare i propri dipendenti in uno dei lavori più gravosi della gestione.

Lei domanda poi se la contabilità può essere considerata una particolare esigenza di servizio. Rispondiamo decisamente di sì.

Ed infine, se abbiamo capito bene, Lei in quanto sostituto del titolare, quando il titolare è in servizio deve essere posto in congedo « forzato ».

Questa è una affermazione davvero sconcertante. Non esiste un posto, una mansione, di sostituto del titolare. Se Lei è incaricato di questa sostituzione sarà certamente il più anziano ed il più titolato degli altri suoi colleghi più giovani ad occupare i posti di turno di maggiore importanza dopo quelli della dirigenza della gestione.

Quindi, o nella Sua esposizione c'è qualcosa che non abbiamo afferrato bene o c'è qualcosa che non quadra nella rotazione dei turni e nella distribuzione degli incarichi del Suo Impianto.

FUORI DAL MISTERO

Sig. Direttore,

riferendomi a quanto scrive il collega A. Gasparini sulla rubrica Le nostre voci, su Voci della Rotaia n. 11, riguardo agli « oggetti misteriosi », debbo dirLe che condivido tutto ciò che il collega Gasparini ha scritto e che anch'io come molti altri ferrovieri nutriamo il dubbio che le concessioni anticipate di stipendio in base all'Art. 59 S.G. vengano attribuite con modalità e decisioni discriminatorie creando un esiguo numero di eletti ed un gran numero di esclusi, magari più meritevoli di certi eletti ma con il torto di non avere santi, non in Paradiso, ma dentro il recinto ferroviario.

Chi scrive purtroppo appartiene al secondo gruppo di ferrovieri: infatti, in 28 anni di servizio di duro lavoro di calderaio e senza aver avuto mai alcuna punizione o rimprovero e con note caratteristiche mai inferiori al lodevole non ha mai beneficiato di scatti anticipati.

Sig. Direttore, non vorrei che quanto sto per scrivere suonasse come rimprovero per Lei, non è nella mia intenzione, ma con tutto il rispetto che Le devo mi permetta di essere franco. Purtroppo, malgrado si sappia del malcontento e della sfiducia diffusi fra tanti ferrovieri, nessuno muove un dito per dare una risposta esauriente che rimuova ogni dubbio mettendo in chiaro le cose. Neppure Lei, Sig. Direttore, ha saputo o voluto dare una soddisfacente risposta malgrado il collega Gasperini l'abbia pregato di dimostrarle l'infondatezza del dubbio espresso all'inizio della sua nota. Debbo dirLe Sig. Direttore che leggendo la Sua risposta, gli *oggetti misteriosi* sono divenuti *misteriosissimi* e i dubbi più radicati. Troppo poca la Sua rispostina che risposta non è ma che interessa tanti e tanti ferrovieri, perciò d'interesse generale. *Avesse almeno, magari brevemente, spiegato il meccanismo usato per l'assegnazione, spiegato come vengono composte le commissioni e da chi sono composte, se fanno parte anche rappresentanti sindacali,* e magari citare qualche passo saliente del regolamento, se regolamento esiste, ma si vede, tutto questo è tabù! Mi scusi se mi sono troppo dilungato, penso che non sarà possibile pubblicare la mia lettera, ma La ringrazio lo stesso.

Op. Sp. Gaetano Macis
Officina Dep. Loc. Cagliari
Abit. Via Doberdò 89, Cagliari

● *Intanto, come vede, la Sua lettera viene integralmente pubblicata, il che spero la aiuti ad avere più confidenza nel nostro Periodico (nostro, beninteso, di noi tutti ferrovieri, Lei compreso).*

E vediamo ora di darLe una risposta che Lei — come tutti gli interessati al problema — possa giudicare esauriente.

Intanto, la Sua posizione in ordine alle anticipazioni degli aumenti periodici di stipendio (sono notizie che abbiamo attinto direttamente al Servizio Personale) è sempre stata attentamente esaminata in comparazione con quella degli altri concorrenti, ma, in relazione al numero delle anticipazioni ammissibili in base alla percentuale stabilita dalla legge, non è mai stato possi-

bile inserirLa nel novero di coloro cui l'anticipazione è stata concessa.

Per quanto concerne i criteri seguiti per il conferimento del beneficio, giusto l'art. 59 S.G., sono gli stessi previsti per gli avanzamenti, con le medesime graduatorie da cui sono esclusi ovviamente coloro che non possono concorrere all'anticipazione, ma in cui sono inseriti gli Agenti che, pur non concorrendo all'avanzamento, hanno parimenti titolo ad essere scrutinati per l'anticipazione.

Ed eccoci alla composizione delle Commissioni: ne fanno parte rappresentanti dell'Azienda e rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, come previsto dal D.M. 9139 del 31.7.1968 e successive modificazioni ed integrazioni.

DA SOTTUFFICIALE A IMPIEGATO CIVILE SENZA INTERRUZIONE

Egregio Sig. Direttore,

questa mia costituisce un'ennesima richiesta di delucidazioni in merito all'Art. 26 della legge 775/1970 che riguarda gli ex sottufficiali adesso in servizio nelle F.S.

Tutte le risposte che finora sono state date avevano un contenuto diverso: probabilmente, perché diverse è l'assunzione presso il Ministero dei Trasporti.

Mi riferisco a « Voci » del novembre '74. Credo che il mio caso sia ancora diverso di quelli che Lei ha trattato. Arruolato volontario nel maggio '49 fino al settembre 1960 (grado 2° Capo) epoca in cui i due Ministeri (Trasporti e Difesa) stipularono una convenzione per assumere (da parte delle F.S.) del personale ex militare tecnico specializzato (a parte che la nomina ad operaio specializzato l'ho avuta nel '70). Nel giro di 15 giorni mi invitarono ad optare per l'impiego civile di Stato presso le F.S. (non concorso). Andai alla visita medica presso l'Ispettorato di Bologna e il 19.9.60 entrai a far parte dell'Azienda presso l'OFF.M.R. di Bologna in qualità di operaio qualificato in prova senza esami né prove pratiche. Da ciò devo dedurre che nessun beneficio mi è stato concesso a parte i BK e il congedo. Lo stipendio era quello iniziale proprio come per un neo assunto con concorso.

Scusi la mia ignoranza ma secondo Lei come debbo ritenere questa mia assunzione con concorso o con convenzione?

La richiesta del collega della Stazione di Roma Trastevere non crede sia diversa da questa che Le espongo io? Il Sig. Bastianelli ha fatto sì servizio militare in qualità di sottufficiale (per 5 anni) ma dalla fine della ferma all'assunzione con concorso nelle F.S. sono trascorsi ben 5 anni. Mentre io non ho interrotto il servizio comunque prestato

(continua a pag. 31)

L'ing. Filippo Bordoni ha lasciato la Direzione Generale

Cari amici ferrovieri,

eccomi giunto alla conclusione della mia vita ferroviaria. Quarantun'anni di servizio, e per ben trentacinque ho operato nei Compartimenti — quasi tutti — della nostra Rete: ho avuto modo così di affrontare i più svariati problemi dell'esercizio e di acquisire, nel contempo, una somma di preziose esperienze umane.

E proprio in queste esperienze tecniche ed umane ho trovato un fondamentale punto di riferimento alla mia azione allorché sono stato chiamato alla massima dirigenza aziendale. Un incarico — questo — tanto importante, quanto difficile, specie nel travagliato periodo che andiamo attraversando. E così, al momento di lasciare l'Azienda, porto con me, insieme alla soddisfazione per molte importanti opere compiute — e compiute soprattutto per vostro merito — anche il rammarico per le molte cose che avrei voluto fare e non ho potuto, malgrado il mio migliore impegno e la mia totale disponibilità.

Voglio comunque augurare a chi mi succederà che — anche grazie all'auspicabile miglioramento della situazione generale del Paese — diventi possibile conseguire, per l'Azienda e per tutti gli uomini che vi operano, quei traguardi che io ho auspicato.

A voi tutti, il mio saluto più cordiale: un saluto che vuole esprimervi in particolare la mia riconoscenza per il lavoro che avete svolto, per l'aiuto che mi avete dato; un saluto che è permeato di nostalgia e di rimpianto. Più di sempre, oggi, nel giorno del commiato, mi sento particolarmente vicino a voi tutti: amico tra molti amici, auguro prosperità e serenità alle vostre famiglie.

Si chiude così il capitolo fondamentale della mia vita. Con la forza che mi dà questa ricchissima esperienza posso dire, con serenità, il mio « domani è un altro giorno ».

FILIPPO BORDONI

Nel suo messaggio il Direttore Generale non fa mistero dei sentimenti con cui si accomiata dall'Azienda, che sono una coerente e sincera espressione, ad un tempo, della soddisfazione per una feconda vita di lavoro al servizio dell'Azienda e della malinconia di un distacco dall'ambiente e dagli uomini cui è legato da affetto e solidarietà profondi.

Noi vogliamo sottolineare qui soprattutto — insieme all'impegno ed all'entusiasmo che hanno sempre contraddistinto l'azione dell'ing. Bordoni — il suo modo d'intendere la gerarchia fondamentalmente come collaborazione amichevole, il suo anticonformismo, la grande disponibilità, la generosità, la bonomia, la spregiudicata arguzia.

Di tutto ciò, noi — insieme alla grande comunità ferroviaria — lo ringraziamo, e con il saluto più affettuoso gli porgiamo una amichevole stretta di mano, proprio alla maniera semplice e cordiale che è nel suo costume.

Conti sempre sul nostro miglior ricordo, ing. Bordoni!

UN'INTERVISTA DEL NOSTRO MINISTRO

DIFFICOLTA' di attuazione dei piani di potenziamento ferroviario derivanti dalla stagnante situazione del mercato finanziario interno e internazionale e dagli ostacoli frapposti dagli enti locali alla realizzazione delle opere programmate; collegamento ferroviario tra Roma e l'aeroporto di Fiumicino; problema della Cit: questi i temi di interesse ferroviario che il Ministro Sen. Martinelli ha trattato in una recente intervista concessa a « Il Sole-24 Ore ».

« Se la situazione del mercato finanziario interno e internazionale è di tensione » ha detto il Sen. Martinelli « appare evidente che essa determinerà ritardi nel finanziamento delle nuove infrastrutture ferroviarie, con le conseguenze che tutti possiamo immaginare »; e, a questo riguardo, ha osservato che la sua azione di responsabile del Dicastero dei Trasporti consisterà nell'addurre nelle sedi competenti tutte le ragioni che suffragano una scelta prioritaria nella politica del settore, nel quadro generale delle priorità da stabilire per la distribuzione delle risorse sia interne che esterne.

Toccando il tema dei condizionamenti esterni che, specie in questi ultimi tempi, sopravvengono sovente a rallentare la concreta realizzazione delle iniziative che l'Azienda ferroviaria va conducendo per l'ammodernamento della rete (i casi più noti, come si sa, riguardano la direttissima Roma-Firenze e il raddoppio della Messina-Catania), il Ministro ha espresso l'avviso che in futuro i problemi urbanistici debbano essere risolti, e con minori difficoltà, già nella fase di studio preliminare e di progettazione di massima delle nuove infrastrutture, attraverso rapporti diretti tra le FS e le Regioni chiamate a coordinare le iniziative dei comuni interessati.

Facendo il punto sullo stato dei lavori della Roma-Firenze, il Sen. Martinelli ha annunciato che, dopo i recenti contatti con le autorità politiche e amministrative del capoluogo e della regione toscana, sta cercando di venire a capo dell'ormai annoso problema del raggiungimento di Firenze, attraverso una soluzione che tenga conto della migliore utilizzazione dei fini dell'opera, del costo della stessa e del maggior numero di consensi degli enti interessati. Il tutto nella salvaguardia del patrimonio d'arte della città e del suo sviluppo economico.

In una prossima riunione con i responsabili della regione siciliana, poi, il Ministro si augura di superare le difficoltà sorte a seguito del raddoppio della tratta Catania-Guardia Mangano, la cui realizzazione, prioritaria rispetto ai restanti tratti, condiziona la prosecuzione dei lavori sulla intera Messina-Catania.

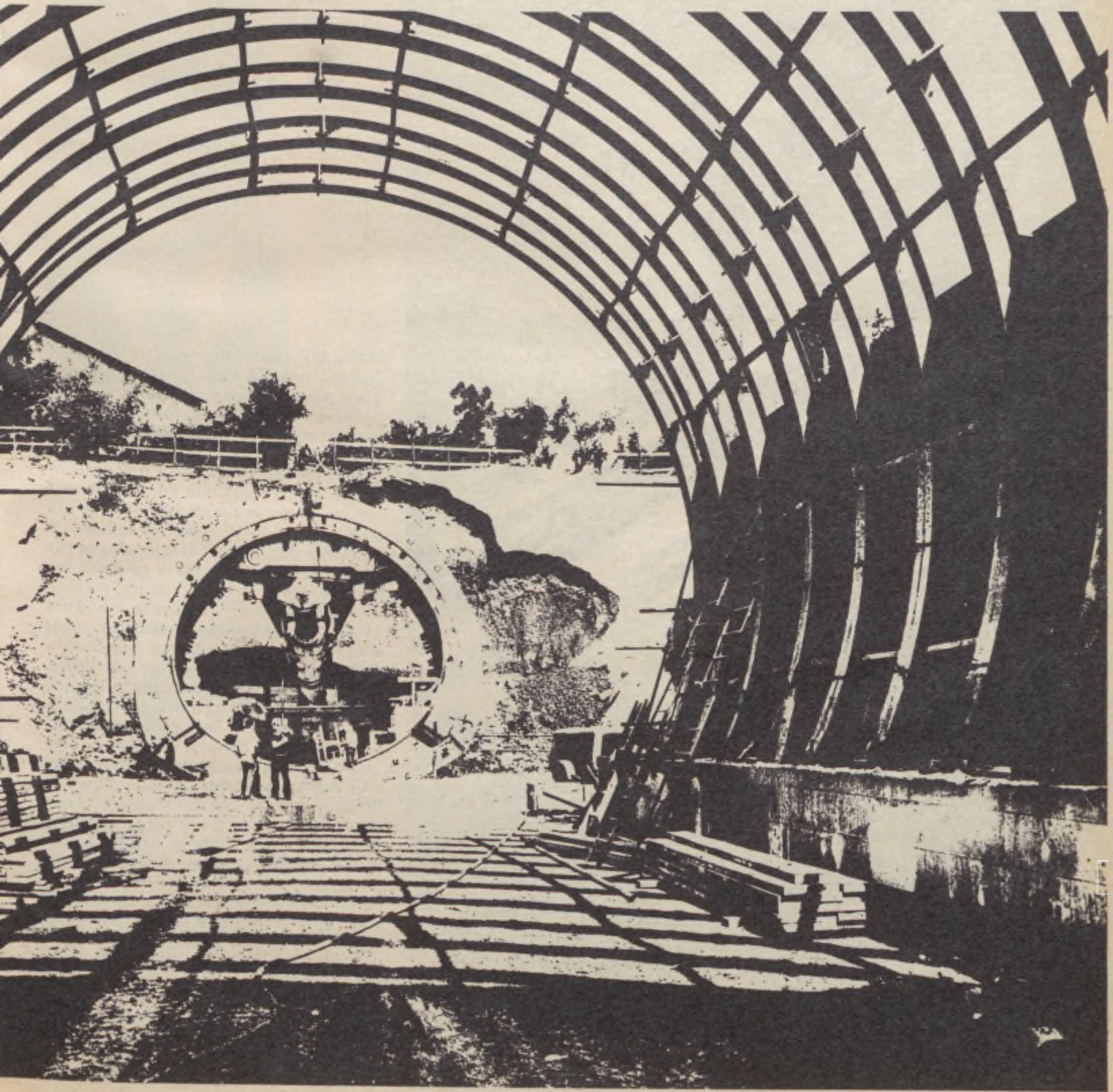
Sfumata la possibilità di realizzare per l'Anno Santo (ormai già iniziato) il programma completo studiato per il collegamento ferroviario tra Roma e l'aeroporto Leonardo da Vinci — ha poi detto il Ministro occupandosi di tale problema — le FS hanno già avviato una fase ridotta dello stesso programma. « E' in corso — ha affermato — l'installazione del blocco automatico nel tratto fra le stazioni di Roma Trastevere e Ponte Galeria in comune con la linea di Genova, interessato dal traffico a lungo percorso verso Torino-Modane e Ventimiglia-Nizza, per consentire una più elevata frequenza dei treni.

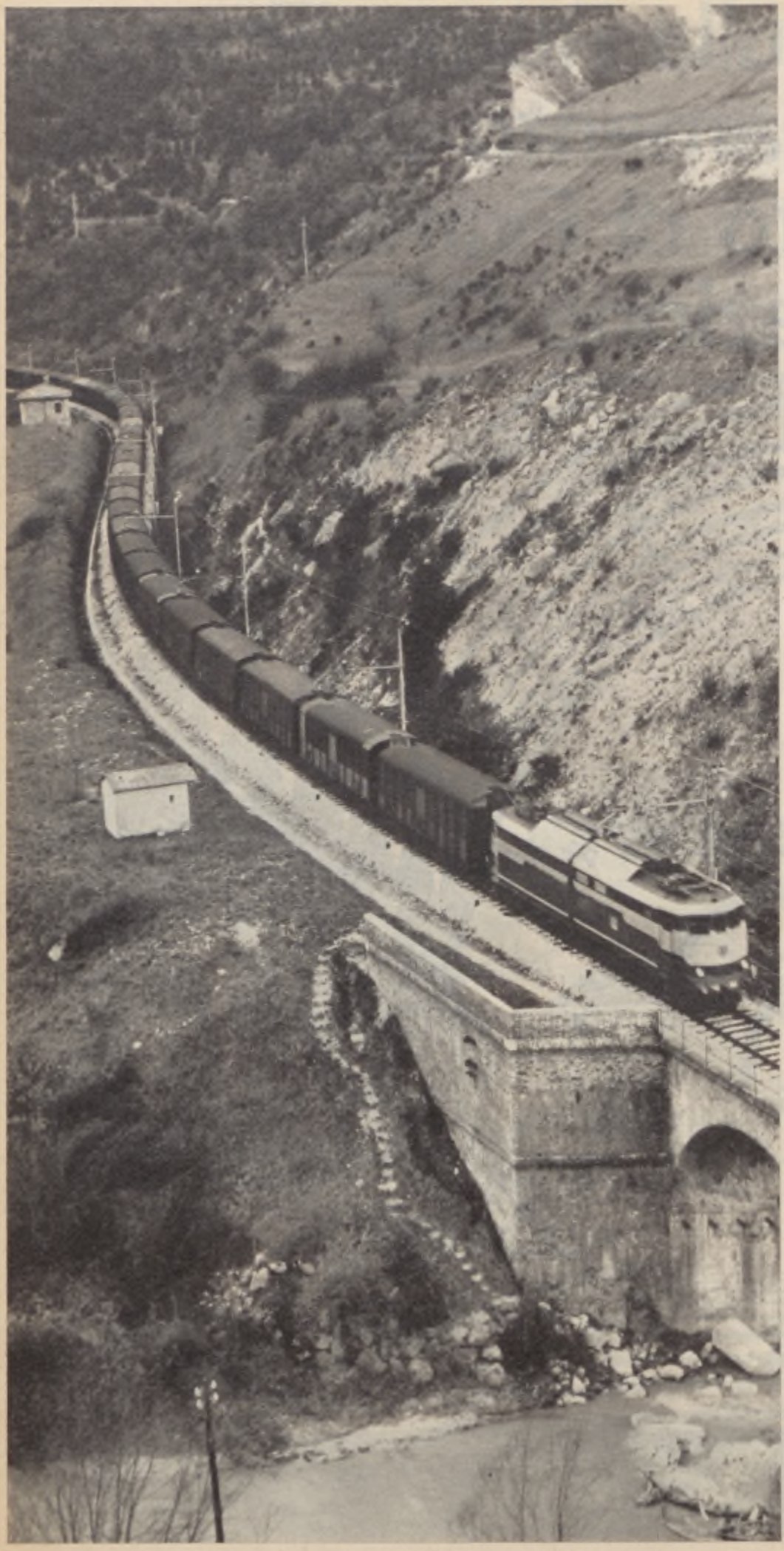
« Con l'occasione si è decisa la soppressione dei cinque passaggi a livello esistenti fra queste due stazioni e la loro sostituzione con un sottovia, tre cavalcavia ed un sottopassaggio pedonale, che comporterà una spesa di 2 miliardi e mezzo. Per questo secondo provvedimento è stato concordato il relativo schema di convenzione con il Comune di Roma ».

Infine, la CIT. Come si sa, il deficit della Compagnia ha superato, nel '74, lo stesso ammontare del capitale sociale e le FS non possono — senza contravvenire alla legge — assumersi oneri e compiti che travalicherebbero i fini istituzionali della partecipazione a quella impresa.

« La Compagnia Italiana Turismo — ha rilevato al riguardo il Sen. Martinelli — è sorta come strumento di espansione del traffico ferroviario in un'epoca nella

Il punto sulla Roma-Firenze, sul collegamento con l'aeroporto di Fiumicino, sulla situazione CIT





INTERVISTA MINISTRO

quale altri mezzi di trasporto (l'auto e l'aereo) non avevano conseguito lo sviluppo attuale. L'idea che portò a creare la CIT era moderna, del tutto accoglibile e apprezzabile e rappresentò allora un passo in avanti ».

Dopo aver osservato che i mezzi di trasporto hanno registrato una grande evoluzione e che praticamente oggi la CIT, su un fatturato di circa 40 miliardi di lire, nella sua sfera di azione, grosso modo, per il 20% si occupa di relazioni ferroviarie, per il 32% di relazioni aeree e, in misura modesta, di quelle marittime (4%) e di autotrasporti collettivi (circa 4%); e dopo aver rilevato che il 40% della sua attività ha una funzione preminente nello sviluppo turistico del Paese attraverso l'organizzazione di viaggi dall'Italia all'estero, ma soprattutto dall'estero verso l'Italia, il Ministro ha illustrato le iniziative assunte nel settore. « Di fronte a questa situazione — ha detto — le F.S., che costituiscono l'unico azionista della C.I.T., hanno deliberato di ripianare l'attuale perdita di bilancio, ma hanno anche deciso di attuare una efficace azione di riorganizzazione nel senso che non spetta soltanto ad esse promuovere una azione promozionale turistica, ma anche ad altri settori di intervento pubblico interessati dalle F.S. al sostegno e allo sviluppo di attività turistiche. Il coordinamento di tali iniziative — ha concluso — darebbe alla C.I.T. possibilità di un'attività più ampia e una gestione più equilibrata ».

Giuseppe CATANZARITI

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Alla Camera la situazione FS

Il Ministro Martinelli

IL MINISTRO Martinelli ha svolto davanti alla commissione trasporti della camera, a chiusura della discussione sul bilancio 1975, un'ampia relazione sulle condizioni tecniche ed economiche della nostra Azienda.

Egli ha rilevato anzitutto che la rete ferroviaria nazionale comprende linee che, per oltre 6.000 chilometri, riguardano tracciati vecchi di più di un secolo, per altri 8.000 chilometri tratte attivate fra 70 e 100 anni fa e soltanto per 2.000 chilometri tratte realizzate in questo secolo.

E' quindi l'infrastruttura di base della nostra rete ferroviaria — ha detto il Ministro — che presenta una impostazione funzionale basata su necessità e criteri che con difficoltà sono allineabili a quelli odierni. Ma ciò non toglie l'importanza di questa rete per il paese e i cittadini che, in misura sempre maggiore, utilizzano il treno per i loro spostamenti. I viaggiatori paganti oggi sono, infatti, più di un milione al giorno e ciascuno di essi compie un percorso medio di 100 chilometri, il che rappresenta una cifra sensibilmente maggiore di quella corrispondente per tutte le altre reti dell'Europa occidentale; e le tonnellate di merci trasportate nel 1974 sono state oltre 70 milioni con l'impiego di 3 milioni e mezzo di carri.

Il Ministro ha fornito poi alcuni dati sulla distribuzione del traffico, che si concentra sempre più su pochi itinerari preferenziali. Su 2.000 chilometri di linee di maggior rilievo, infatti, si raccoglie — ha continuato il sen. Martinelli — il 47 per cento dei prodotti. Su altri 9.000 si concentra un altro 50 per cento e sui residui 5.000 chilometri di linee, ormai di scarsa importanza, si ricava solo il 3 per cento dei prodotti stessi. Lo stesso dicasi per le stazioni.

L'80 per cento del traffico locale interessa 200 stazioni. Ve ne sono altre 900 interessate ad un 18 per cento del traffico totale, ma vi sono ben 1.100 stazioni che smaltiscono globalmente appena un 2 per cento di esso.

A proposito del programma di interventi straordinari per l'importo di 2.000 miliardi, il Ministro ha precisato che non tutti i problemi possono essere risolti con lo stanziamento previsto. I tecnici, per la soluzione integrale dei problemi attuali, avevano previsto una spesa quattro volte maggiore, che oggi il Paese non può sostenere, ma un grande passo potrà essere compiuto nel prossimo quinquennio.

Un problema particolarmente sentito, del quale i programmi di ammodernamento hanno doverosamente tenuto conto, è quello dei « pendolari » che, intorno alle 300 mila unità, quotidianamente utilizzano il mezzo ferroviario per i loro spostamenti.

« Quali saranno, in definitiva, i benefici che alla rete ferroviaria statale — si è chiesto il Ministro Martinelli — deriveranno dalla realizzazione di tutte le opere e forniture contemplate dal piano ponte del 1972 in corso di realizzazione e dal programma dei 2.000 miliardi? ».

Il Ministro ha precisato che quando saranno realizzati i lavori degli impianti fissi e si sarà rafforzato il parco rotabili, si disporrà di 180 chilometri di nuove linee a doppio binario, saranno raddoppiati 700 chilometri di linee attualmente a semplice binario e si quadruplicheranno 270 chilometri oggi a doppio binario, tutti interessanti gli epicentri del traffico « pendolare »; inoltre scompariranno tutte le vetture a cassa di legno e si potrà realizzare un aumento, da 850.000 ad 1 milione, dei posti a disposizione per i viaggiatori, mentre, per il servizio merci, i benefici si possono riassumere in un aumento della capacità di carico da 3,2 a 3,5 milioni di tonnellate e da 9.000 a 18.500 carri e carrelli.

« E' da auspicare — ha concluso il Ministro — che lo stato economico generale del Paese si stabilizzi al più presto, ad evitare che le innovazioni introdotte, sia per l'efficienza della rete che per un miglioramento della situazione di bilancio delle F.S., non vengano ulteriormente condizionate dal processo inflazionistico ».

S. A.

IL PIANO DEI 2000 MILIARDI

Sì del CIPE

IL 3 FEBBRAIO il Comitato Interministeriale per la programmazione economica, su relazione del Ministro per i Trasporti Sen. Martinelli, ha approvato, ai sensi della legge 14 agosto 1974, n. 377, il nuovo programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria statale. Si tratta dell'ultimo provvedimento che precede il passaggio all'esecuzione dei relativi lavori, per una spesa complessiva di 2.000 miliardi di lire.

Il CIPE ha espresso il suo consenso non soltanto per quanto riguarda le quote di ripartizione tra il Centro-sud e il Centro-nord, rispettivamente del 42 e del 58 per cento, ma anche per tutti i singoli programmi regionali. Gli interventi si riferiscono a una spesa di 1.250 miliardi per i lavori di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e di 750 miliardi per l'allestimento di nuovo materiale rotabile. Questa la ripartizione dei 750 miliardi destinati al settore « parco »: 207,8 per i mezzi di trazione, 226,5 ai materiali per i servizi viaggiatori, 173,1 ai materiali per il servizio merci, 12 alle navi traghetto, 22,6 ai prototipi di nuovi rotabili e apparecchiature di sicurezza a bordo dei rotabili e, infine, 108 miliardi che rappresentano la riserva per revisione dei prezzi e per imprevisti. Con tali stanziamenti sarà possibile commissionare 160 locomotive elettriche a sei assi, 35 locomotive diesel da treni, 63 locomotive diesel da manovra a tre assi, 46 automotori diesel da manovra a due assi, 39 complessi di elettromotrici e rimorchi per i servizi suburbani, 100 automotrici termiche ALn668, 800 carrozze ordinarie, 20 bagagliai e 5.700 carri merci a carrelli di vari tipi. Le industrie interessate al riguardo dovrebbero essere complessivamente 65 circa, 30 delle quali di costruzione meccanica, per un importo di 355 miliardi; 5 quelle elettriche ed elettromeccaniche per un importo di 142 miliardi, 3 quelle termomeccaniche per 13 miliardi e 27 quelle siderurgiche per le apparecchiature di climatizzazione, di quelle frenanti e ausiliarie per un importo di 95 miliardi.

Per quanto concerne, invece, gli impianti fissi, i 1.250 miliardi stanziati saranno ripartiti per ciascuno dei quindici Compartimenti e precisamente 96,40 a Torino, 94,24 a Milano, 31 a Verona e 31 a Venezia, a Trieste 47,15, 49,85 a Genova, 86,60 a Bologna, 114,80 a Firenze, 104,34 a Napoli, 64,03 a Bari, 56,45 a Reggio Calabria, 84,62 a Palermo e a Cagliari 20,76. Per Roma e Ancona è da rilevare che i rispettivi Compartimenti sono divisi a metà, come appartenenza, tra Nord e Sud per cui, per quanto riguarda Roma, dei 73,41 miliardi complessivi, 60 miliardi e 410 milioni saranno spesi per gli impianti di Roma nord e i restanti 13 miliardi per quelli di Roma sud, mentre per Ancona, dei 74,45 miliardi complessivi, 23 miliardi e 700 milioni andranno ad Ancona nord e 50 miliardi e 750 milioni ad Ancona sud.

Restano 220,90 miliardi che, non potendo essere suddivisi per Compartimento, saranno destinati a finanziare opere da realizzare nel Nord e nel Sud del Paese, rispettivamente per la quota di 89,85 e 131,05 miliardi.

In merito all'attuazione del Piano, il Sen. Martinelli ha precisato che sarà reso esecutivo immediatamente per mezzo di decreti attuati concordemente e coordinatamente con i Ministri del Bilancio e del Tesoro.

P.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Offriamo la nostra solidarietà

L'INVITO rivoltoci da una lettrice (ne abbiamo pubblicato la lettera nel numero scorso) ad occuparci del problema dell'assistenza alle famiglie dei ferrovieri che hanno figli handicappati, lo abbiamo accolto volentieri. Ci siamo mossi subito in varie direzioni, soprattutto per inquadrare i termini del problema in modo da chiarirne — in primo luogo a noi stessi — le reali dimensioni.
Dall'indagine conoscitiva è emersa una situazione, a dir poco, grave. Nella grande famiglia ferroviaria si contano circa 1.500 ragazzi subnormali, 600-700 dei quali sono dichiarati irrecuperabili sia dal punto di vista sanitario che da quello educativo, tanto da dover ritenere pressoché impossibile un loro pur limitato inserimento sociale. Si tratta di spastici, mongoloidi, ritardati, sordastri, muti, ciechi: di quei poveri ragazzi, cioè, che per la gravità del loro stato fisico e mentale vengono generalmente definiti, appunto, handicappati e necessitano di assistenza continua; nella maggioranza dei casi, ventiquattr'ore su ventiquattro.
E' facile immaginare quanto sia dolorosamente gravoso il compito che la fatalità ha assegnato ai loro genitori e quale entità abbia il peso economico che grava sui bilanci familiari.
« C'è qualche famiglia che ha speso decine di milioni rovinandosi letteralmente, pur di trovare una strada adatta per poter migliorare le condizioni di questi ragazzi — ci ha detto il Direttore Generale uscente, ing. Bordoni, che da tempo ha affrontato il problema, facendosi spesso promotore e sostenitore di iniziative anche in campo internazionale. — Queste famiglie si trovano in una condizione di forte disagio e perciò auspicherei un gesto di solidarietà verso di loro da parte della grande famiglia dei ferrovieri. Purtroppo, dal punto di vista aziendale si può fare poco. Mentre è possibile venire incontro con sussidi agli agenti che si trovano, anche per motivi di salute, in difficoltà finanziarie, mentre l'OPAFS, com'è noto, può assicurare agli orfani e alle vedove una certa assistenza, non è possibile far niente per i ragazzi handicappati, se non elargire qualche piccolo sussidio, sempre molto relativo in confronto alle forti spese cui vanno incontro i loro genitori, ogni momento disposti a sottoporsi a tutti i sacrifici possibili, pur di vedere i loro figlioli migliorare sia pure di poco. Qualsiasi iniziativa, quindi, possa venir presa, anche dal giornale aziendale, per far qualcosa attraverso i suoi lettori, per porgere un aiuto alle famiglie di questi ragazzi, non può che essere approvata e sostenuta, come mi auguro, dai miei successori ».
Da parte sua, il Direttore del Servizio Sanitario, prof. Monti, dopo averci illustrato il problema dal punto di vista medico, si è soffermato sull'aspetto assistenziale, che ritiene fondamentale. « Quello che manca nel nostro paese — ha detto — è soprattutto l'assistenza giornaliera, continua, ora per ora. Una madre che abbia un ambiente familiare condizionato dalla presenza di un ragazzo handicappato, è sottoposta a uno stress continuo. La prima cosa che si può fare è di consentirle di disporre di infermieri o altre persone idonee. Questo, naturalmente, si risolve in un costo non indifferente. C'è poi un altro aspetto della questione: non si può togliere la speranza ai genitori che ci possa essere qualcuno (grande medico o santone) in qualsiasi parte del mondo che possa far migliorare la situazione del proprio figliolo. E anche questo comporta delle spese notevoli. Un aiuto finanziario, quindi, anche se non permette di ottenere un positivo miglioramento del ragazzo, indubbiamente rappresenta un sostegno psicologico per la madre. Un aiuto finanziario, però, che non può essere risolto in un sussidio "una tantum" ma dev'essere continuo e adeguato ».
Non possiamo che essere d'accordo e crediamo che — se si vuole veramente e concretamente aiutare le famiglie di questi sventurati ragazzi — sia necessario chiedere a tutti i ferrovieri di dare loro una mano, dimostrando di essere pronti a sottoporsi a un sacrificio. Non si tratterà che di un piccolo sacrificio — forse non superiore nemmeno al costo di mezzo pacchetto di sigarette al mese — ma pur sempre tale da poter compensare in qualche modo quelli, macroscopicamente più pesanti, che devono sopportare i nostri poco fortunati colleghi, genitori di handicappati.
Ma pensiamo di non dover, di non poter essere soltanto noi di « Voci » a portare avanti questa iniziativa. Stiamo quindi cercando di dilatare al massimo il nostro campo d'azione per giungere a una collaborazione unitaria, di cui daremo notizia al più presto.

A GENOVA CON L'INTERVENTO DEL DIRETTORE DEL SERVIZIO MOVIMENTO

Incontro con gli operatori economici liguri

A GENOVA, nel corso di una simpatica riunione sulla terrazza Martini, l'ing. Piciocchi, Direttore del Servizio Movimento, ha illustrato agli operatori economici della Liguria le tecniche sia in atto che in via di adozione per un aggiornamento dei trasporti merci e dei servizi viaggiatori.
In particolare ha rilevato che con l'impiego di elaboratori elettronici è possibile — e lo sarà ancor di più in futuro — effettuare una più efficace programmazione dei trasporti e attuare una più razionale utilizzazione dei veicoli e delle carrozze. Non a caso, ha tenuto a rilevare il Direttore del Servizio Movimento, la scelta di un primo incontro con la clientela ferroviaria si è verificata a Genova: proprio a Genova, infatti, hanno preso avvio iniziative innovatrici, tra cui recentissima quella della redazione dei fascicoli orari a cura di un gruppo speciale di studio costituito presso l'Ufficio Movimento. E adesso, ha aggiunto l'ing. Piciocchi, è qui in corso l'esperimento di un centro che regolamenterà per il porto l'appuntamento carro ferroviario-nave e con l'Italsider e gli altri grandi stabilimenti industriali coordinerà l'afflusso dei carri vuoti e l'inoltro dei carichi. A conclusione dell'incontro l'ing. Ciancio, Direttore Compartimentale ha illustrato ai presenti un panorama dell'attività dell'Azienda delle F.S. La conferenza ha avuto notevole seguito sui quotidiani, sulla stampa specializzata e sulle riviste economiche liguri.

Una rigorosa attuazione della legge sulle concessioni speciali

SI TROVA all'esame degli organi competenti lo schema di un nuovo regolamento per dare « la più rigorosa attuazione » alla legge 1108 del 1955 che stabilisce concessioni gratuite di viaggio per determinate categorie di persone. Lo ha annunziato il Ministro, Sen. Martinelli, nel dare risposta a una interrogazione parlamentare con la quale è stato chiesto di conoscere gli intendimenti « circa l'eliminazione di ogni trattamento di favore nel trasporto dei viaggiatori da parte delle Ferrovie dello Stato, che non siano studenti o lavoratori bisognosi di recarsi nei luoghi di svolgimento delle loro attività, oppure particolari categorie di invalidi ».

A tale riguardo, il Ministro ha pure ricordato che l'Azienda F.S., con provvedimento interministeriale del maggio 1974, ha soppresso un notevole numero di « Concessioni Speciali » — che prevedevano riduzioni di tariffa anche per il settore delle merci — in quanto tali concessioni non risultavano più motivate da reali esigenze di ordine sociale. Inoltre, con il provvedimento stesso, ha continuato il Sen. Martinelli, è stata abbassata la percentuale di riduzione tariffaria prevista dalle rimanenti « Concessioni » ed è stata consentita la riduzione massima del 30 per cento, con la sola eccezione dei viaggi effettuati dai militari per motivi privati e dai mutilati e invalidi di guerra, per i quali viene applicata la riduzione del 40%.

E questi non sono stati i soli provvedimenti limitativi delle riduzioni ferroviarie, poiché sono state anche abolite le « Concessioni Eccezionali » che venivano accordate di volta in volta, con appositi decreti interministeriali, per i viaggi dei pellegrini in visita ai santuari, dei partecipanti a raduni combattentistici e d'arma o a congressi, nonché dei visitatori di manifestazioni varie.

P.

Razionalità ed efficienza

IN BASE a quanto già stabilito in sede internazionale, il prossimo orario ferroviario dei treni viaggiatori entrerà in vigore, come abbiamo preannunciato a suo tempo, il primo di giugno e durerà, per il periodo estivo, sino al 27 settembre di quest'anno in coincidenza con l'ora legale 1975 e successivamente, per il periodo invernale, dal 28 settembre 1975 al 29 maggio 1976.

Per l'impostazione complessiva di questo nuovo orario è stato seguito il criterio — in relazione alle difficoltà conseguenti alla crisi energetica — di ridimensionare i servizi internazionali e anche quelli interni, sia pure in misura ridotta questi ultimi, cercando in ogni modo di adeguarli alle effettive esigenze delle varie correnti di traffico. Altri criteri orientativi sono stati quello di limitare per quanto possibile gli impegni dei grandi impianti, molti dei quali sono da tempo al massimo della saturazione, e quello di non sottrarre consistenti risorse al servizio merci.

Inoltre, le numerose richieste di nuovi treni e di nuovi servizi, di modifiche d'orario, di concessioni di fermate e altre ancora avanzate da vari raggruppamenti di Camere di commercio in occasione della Conferenza nazionale degli orari, svoltasi dopo quella internazionale, sono state rinviate a tempi successivi.

Di conseguenza c'è stata intesa sulla necessità di sopprimere o limitare il percorso di alcuni treni la cui frequentazione, in relazione alla particolare situazione in cui si sono venuti a trovare la maggior parte dei paesi europei, è risultata molto scarsa, specialmente per i treni autocuccette. Mentre l'istituzione di nuovi collegamenti è stata realizzata solo nei casi provatamente indispensabili, oppure per sussidiare quei treni su cui si concentrano le più intense correnti di traffico. Si è cercato, poi, di continuare quella politica di semplificazione delle manovre e dell'utilizzazione più razionale del materiale rotabile.

Passando, infine, all'esame dettagliato dei principali provvedimenti di orario, notiamo, per quanto riguarda il servizio internazionale, che saranno soppressi numerosi collegamenti diretti, molti dei quali per scarsa frequentazione. Tra quelli eliminati figurano: Lione-Trieste (cuccette), Ginevra-Torino, Firenze-Parigi, Dortmund-Milano-Pescara, Amsterdam-Milano (vettura letto periodica), Amburgo-Milano-Genova o Ventimiglia, Innsbruck-Roma, Torino-Mosca (vettura letto), Trieste-Lubiana (treni 460-461), Vienna-S. Donà di Piave (treni 1033/1032-1031/1030) e Belgrado-Trieste con i treni 1266 e 1267. In compenso sarà adottata una serie di sdoppiamenti e di prolungamenti di convogli e verranno pure istituite nuove relazioni.

In campo nazionale, a parte decentramenti e nuovi istradamenti per migliorare i turni di utilizzazione del materiale e per evitare manovre, sono stati istituiti nuovi collegamenti, tra l'altro, sulla Torino-Reggio Calabria e sulla Verona-Bologna (estivi) e sono stati intensificati altri già esistenti come quello tra Milano e Crotone. Inoltre, per quanto riguarda particolarmente l'impiego del materiale, c'è da notare l'introduzione delle carrozze « gran conforto » nei seguenti treni rapidi, al posto delle vetture di prima classe attualmente in composizione: 900-901 tra Torino e Roma, 902-903 da Torino a Napoli, 904-905 tra Milano e Napoli e 924-925 da Milano a Sestri Levante. Per il treno TEE « Aurora », poi, vista la scarsa utilizzazione sul tratto Napoli-Reggio Calabria, è stata prevista la sua trasformazione in rapido ordinario con servizio di tutte e due le classi pur restando la composizione con le vetture « gran conforto », per la sola prima.

P.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Si mangerà in carrozza self service

SONO entrate in servizio le nuove vetture ristorante self service sui treni Milano-Venezia, in partenza alle ore 12,15, e Venezia-Milano delle ore 17,37, in sostituzione dei WR.
Si tratta di carrozze molto razionali e confortevoli che potenzialmente saranno in grado di smaltire oltre 150 pasti in circa due ore e, contemporaneamente, potranno effettuare il servizio di bar e servire bevande e piccole colazioni a quei viaggiatori che preferissero poi consumarle fuori della vettura self service.
Esternamente le nuove carrozze, di dimensioni molto simili a quelle delle normali vetture viaggiatori, si presentano di colore grigio, spezzato da una fascia centrale blu e da due più piccole rosse in alto e in basso; al centro delle fiancate la scritta « self service » accompagnata dall'immagine della forchetta e del coltello incrociati.
L'interno è diviso in due settori, quello della zona di prelievo del vassoio e delle posate, poi dei piatti e bevande e, quindi, del passaggio alla cassa, e quello dei posti singoli a sedere, complessivamente 41, situati in due file — divise da un piccolo tramezzo — lungo i finestrini.

La gestione è stata affidata alla Compagnia internazionale delle vetture letto che ha anche provveduto all'addestramento del personale. La stessa Compagnia ha concordato con la nostra Azienda i prezzi delle vivande: primi piatti al prezzo di 450 lire, il pollo arrosto o « alla cacciatora » costa 950 lire; scartando il pollo, oppure i petti di pollo e il tacchino, questi ultimi a 1.000 lire la porzione, si possono consumare anche altre carni al prezzo di 1.450 lire, che è il più alto dell'elenco. Per il resto si va da un minimo di 200 lire per la frutta di stagione a 650 lire che è il prezzo indicato per gli antipasti, per le lasagne, cannelloni o ravioli a scelta. La lista comprende anche i « contorni » a 300 lire, porzioni di formaggio, sempre a 300 lire, nonché banana e dolce, rispettivamente a 250 e 400 lire. Per le bevande in genere e il caffè, vengono praticati gli stessi prezzi del servizio di mini-bar attualmente in funzione su molti treni.
In pratica, i viaggiatori che intendono consumare un pasto comodamente seduti e con l'assistenza di personale specializzato, senza ricorrere ai cestini da viaggio oppure a confezioni analoghe, ma soprattutto senza dover spendere le cifre occorrenti per andare nelle tradizionali carrozze ristorante, potranno mangiare decorosamente e bene con una spesa di circa 2.000 lire.
In tempi successivi, man mano che le nuove carrozze self service saranno consegnate dall'industria privata, questo moderno sistema di ristorazione verrà introdotto sulle relazioni Roma-Torino e viceversa, Roma-Reggio Calabria e viceversa, Roma-Ventimiglia e viceversa, Roma-Milano e viceversa, Roma-Bari e viceversa e Genova-Roma-Reggio Calabria e viceversa.

M. P.

Addio all'ultima 685

LUCIDA, impeccabile, giovane — 50 anni ma non li dimostra — è uscita per l'ultima volta a fare quattro passi, trainando con disinvoltura alcune vetture su un tratto della Cremona-Mantova. E' stato il canto del cigno della locomotiva a vapore 685222.
Per il Deposito di Cremona, ove, alla notizia del « pensionamento », erano accorsi colleghi appassionati, fermodellisti e fotografi, s'è trattato di una festa d'addio, nella malinconica cornice di una giornata piovosa.
Costruita nel 1926, era la 120ª figlia del gruppo vaporiere costruito nelle Officine Meccaniche Reggiane. Questa 685222 è stata lungamente impiegata un poco ovunque, ma, in particolare, per i direttissimi ed i rapidi sulla Milano-Venezia e sulla Milano-Torino: e su questi percorsi riusciva a sviluppare i 120 km/ora. Nel '33, al massimo del fulgore, costituiva un punto d'orgoglio della Milano-Roma. Durante la guerra del 40/45 la troviamo a Taranto, utilizzata al traino di tradotte militari. Malgrado avesse subito danni per mitragliamenti e bombardamenti aerei, mantenne intatta l'agile linea. Dopo il conflitto, veniva rimessa in ordine a Torino e spedita poi nel '52 in Sicilia.
Girovagando, incalzata dall'avanzata della elettrificazione e dalla trazione « Diesel », finiva poi al deposito di Cremona in consegna al Macchinista Giancarlo Pini ed all'Aiuto Orgnano Destri, utilizzata per i treni viaggiatori sulle linee del mantovano e del cremonese.
Prima di lasciarla partire per la fonderia, il titolare del Deposito, Paolino Maccagni, il Capo Officina Quirino Bambozzi, l'Ing. Gaeta dell'Ufficio Trazione, il titolare del Deposito Locomotive di Voghera Temistocle Riboni, unitamente ad altri, come loro nostalgici del vapore, l'hanno festeggiata quale superstite del gruppo 685. Macchinisti, attenti! Salutiamo per l'ultima volta una vostra cara amica.

Luigi PAINA

Facilitati i trasporti merci

NON SOLTANTO nel nostro Paese ma anche nel resto d'Europa si cerca di agevolare il trasporto delle merci per ferrovia. Per quanto riguarda l'Italia, la nostra Azienda ha adottato, a partire dal 1° febbraio scorso, due ordini di provvedimenti: abrogazione di tutte le preesistenti disposizioni riguardanti le maggiorazioni delle tasse di sosta o nolo con la sospensione del beneficio per la contemporanea messa a disposizione dei carri. Rimane ancora in vigore la maggiorazione del 100% delle tasse di sosta o di nolo per i soli carri pianali ad assi e carrelli serie « K » e « R » per i quali si ha una elevata richiesta; la limitazione per la spedizione a carro completo è stata ridotta da 150 a 100 chilometri. Riguardo a quest'ultimo provvedimento sono, inoltre, state ammesse altre eccezioni: oltre ai trasporti in arrivo dal mare e caricati nei porti o destinati ai porti italiani per imbarco, non sono soggette alla limitazione di 100 chilometri le spedizioni di containers vuoti diretti a prendere il carico, le spedizioni di carri privati, sia carichi che vuoti, le spedizioni di carri carichi di recipienti per gas liquidi dagli stabilimenti Agipgas di Messina o di Reggio Calabria.
Per quanto riguarda i provvedimenti in sede europea, è soprattutto da segnalare che le ferrovie dei Paesi della CEE hanno deciso di istituire in via sperimentale una tariffa per trasporti a carro completo che, in una prima fase, è stata limitata ai traffici tra l'Italia, la Francia, il Belgio ed il Lussemburgo. Questa tariffa prevede dei prezzi calcolati in funzione della distanza totale del trasporto, indipendentemente dal livello delle tariffe delle singole reti partecipanti e dalla natura della merce trasportata.

S. A.

La nostra inchiesta tra i lettori di "Voci"

L'IMPORTANTE è non scoraggiarsi mai. Quando decidemmo di effettuare un sondaggio di opinioni presso i nostri lettori per sapere come giudicassero e cosa pensassero del nostro giornale, la risposta al nostro invito di collaborazione fu tutta in un piccolo mucchietto di lettere. Dodici per la precisione. Contenevano tutte tante belle parole di apprezzamento e tanti utili ed interessanti suggerimenti. Ma potevamo considerarlo valido come campione? Per un giornale come Voci che supera largamente i centomila abbonati dodici lettere erano eguale a zero. Un vero fallimento! Ma perché tanta indifferenza? E' questo il consenso che raccoglie il nostro modesto, ma appassionato lavoro? E' inutile negare che in redazione il sentimento più diffuso fosse quello di profonda delusione e amarezza. Poi, cercando di capire meglio il perché di questa reazione dei lettori, pensammo che forse il sondaggio doveva essere svolto in modo più razionale, rivolgendo domande brevi e precise, magari sotto la forma comune di un questionario. Valeva la pena di ritentare. Ed infatti su alcuni numeri consecutivi di Voci venne pubblicato il questionario e la nuova iniziativa fu anche appoggiata da un concorso a premi. Dopo qualche giorno cominciarono ad arrivare i primi tagliandi: in principio alla spicciolata, poi, via via, sempre in maggior numero fino ad assumere l'aspetto di una valanga. Alla fine ne abbiamo contati quattordicimilanovecentosettanta. 14.970 contro 12. Una bella differenza, indubbiamente. E lasciatecelo dire anche una bella soddisfazione per tutti noi.

Quali risultati e quali indicazioni ha fornito il sondaggio? Anzitutto, Voci della Rotaia, viene letta dai ferrovieri? Questo era ovviamente l'interrogativo che più di ogni altro ci teneva sulle spine; ma la risposta è stata molto confortante, addirittura motivo di vera sorpresa: non solo Voci viene letta dagli abbonati, ma può vantare una altissima percentuale di lettori che leggono interamente ogni numero del giornale. Sinceramente non ci aspettavamo tanto. Ma in secondo luogo, ed è l'indicazione senza dubbio più importante, il pubblico di Voci è un pubblico particolarmente maturo e preparato. Dalle preferenze espresse e dai suggerimenti dati risulta infatti che il lettore si attende da Voci una informazione ampia e tempestiva su tutti i problemi concreti che riguardano la ferrovia. E non solo quanto concerne direttamente il personale, ma anche tutto ciò che riguarda la politica e le prospettive dell'Azienda, i grandi problemi ferroviari a carattere internazionale, le realizzazioni ed i progressi tecnici conseguiti anche da altre amministrazioni. Apertura e disponibilità dei lettori, che per noi si devono tradurre in un maggiore impegno e in una maggiore responsabilità per sempre meglio corrispondere alle attese così chiaramente espresse e così quantitativamente confermate.

ECCO IN DETTAGLIO I RISULTATI DELL'INCHIESTA:

Schede pervenute 14.970, di cui 4.870 da parte di personale in quiescenza.

DOMANDA n. 1

Leggono interamente « Voci » **9.370**
Leggono parzialmente « Voci » **5.520**

DOMANDA n. 2

Non leggono il giornale perché non hanno tempo o perché lo ricevono irregolarmente **80**

DOMANDA n. 3
Quali rubriche o articoli sono ritenuti più interessanti.

4.680 « Le nostre voci »
4.611 « Per Voi amici in pensione »
4.209 Attualità
2.220 Tutta Rete
1.384 D.L.F.
1.056 La stampa dice
1.020 Notizie per voi

DOMANDA n. 4
Argomenti da trattare con più assiduità.

1.440 Provvedimenti per il personale
1.007 Realizzazioni ferroviarie
471 Flash
393 E' bene saperlo
399 Filatelia
350 Tutta Rete (ampliare)
311 Notiziario sui concorsi
459 Anatomia di un incidente
531 Le vostre ore
437 Storia della ferrovia
1.811 Inchieste sugli impianti
231 Ferrovie estere
248 Lo sport

DOMANDA n. 5
Voci interessa i familiari?

4.309 Molto
8.929 Abbastanza
68 Non interessa affatto

ED ECCO infine i cinquanta nominativi estratti a sorte tra quanti hanno partecipato alla nostra inchiesta, per l'assegnazione dei premi di Lire 30.000 ciascuno.

1) **Andreone Dino** - Ass. Stazione - Fortezza
2) **Angiò Pasquale** - Dep. Loc. - Napoli Smist.
3) **Autiero Luigi** - Officina G.R. - Pietrarsa
4) **Bartolini Vittorio** - Off. Mot. - Firenze Romito
5) **Bacchi Antonio** - Dep. Loc. - Cagliari
6) **Bianco Francesco** - Off. M.R. - Torino
7) **Bonci Giovanni** - Off. G.R. - Firenze P. Prato
8) **Cammarota Giuseppe** - D.L. - Foggia
9) **Cerasuolo Antonio** - Off. G.R. - S. M. La Bruna
10) **Ciampi Livio** - Stazione - Genova Marittima
11) **Cicerchia Dino** - 21° Tronco Lavori - Fabro
12) **Cristiani Lucia** - Dep. Loc. - Bari
13) **D'Ascanio Florindo** - Stazione - Carbonia
14) **D'Onofrio Salvatore** - Dep. Loc. - Napoli Campi Flegrei
15) **Elmi Rino** - Dep. Loc. - Bologna C.le
16) **Ersiliano Angelo** - Dep. Loc. - Taranto
17) **Fantone Orazio** - Dep. Loc. - Sulmona
18) **Fava Franco** - Centr. Telefonica - Ancona
19) **Favalli Luigi** - 33° Tr. 5° Cantone - Valenza
20) **Festa Achille** - Dep. Pers. Viagg. - Paola
21) **Formisano Vincenzo** - Uff. M.T. - Genova
22) **Franchini Emilio** - Off. G.R. - Voghera
23) **Garà Vincenzo** - Dep. Loc. - Crotone
24) **Grigliè Attilio** - Smistamento - Torino
25) **Guerri Vincenzo** - Uff. Mov. - Trieste
26) **Marinelli Cosimo** - Dep. Loc. - Catanzaro Lido
27) **Menditto Gennaro** - Uff. e Eserc. Navigazione - Civitavecchia
28) **Milazzo Angelo** - Dep. Loc. - Catania
29) **Naselli Gaetano** - U.P.C. - Genova
30) **Olivieri Dario** - Dep. Loc. - Rimini
31) **Paoletti Ercolino** - Rimessa Loc. - Foligno
32) **Parrella Ernesto** - Off. G.R. - Torino
33) **Perlini Giancarlo** - Dep. Loc. - Verona
34) **Pisani Ignazio** - Dep. Loc. - Trieste
35) **Procaccini Fernando** - D.P.V. - Fabriano
36) **Rallo Pietro** - Uff. I.E. - Trieste
37) **Rapisarda Orazio** - D.P.V. - Catania
38) **Rosà Renzo** - Uff. Lavori - Verona
39) **Sales Emilio** - Uff. Mov. Circ. Rip. Veicoli - Venezia
40) **Sanfilippo Carmelo** - Serv. M.T. Div. OM/3 - Firenze
41) **Sesti Spedito** - Dep. Loc. - Cosenza
42) **Sottili Lucio** - Uff. M.T. - Bari
43) **Sparacino Pietro** - Dep. Loc. - Palermo
44) **Stanzani Gino** - Dep. Loc. - Savona
45) **Stramaccia Guerrino** - Off. Loc. G.R. - Foligno
46) **Testa Mario** - U.P.C. - Cagliari
47) **Tomasutti Giovanni** - Stazione - Venezia S.L.
48) **Trentini Ennerico** - Dep. Loc. - Roma S. Lor.
49) **Verzola Eugenio** - Rimessa Loc. - Brescia
50) **Volta Amedeo** - U.P.C. - Bologna

Voci si complimenta con i vincitori e ringrazia quanti hanno voluto offrire il loro contributo per il successo dell'inchiesta.

BINARI NEL MONDO

Dalla Thailandia a Singapore i binari della Malesia

LA MALESIA, sorta nel 1963 dall'unione dei vari Stati della Federazione Malese (già indipendente dal 1957), ha una superficie poco maggiore di quella dell'Italia ed una popolazione di circa 9 milioni di abitanti. Essa ha un sottosuolo ricco di minerali ed è il maggior produttore mondiale di caucciù. Singapore, il cui nome deriva dal Sanscrito e significa « Città del leone », sorge su un'isola a 137 km a nord dell'equatore e costituisce, insieme ad altre 59 piccole isole, una Repubblica indipendente dal 1965. La città, che ha una popolazione di circa due milioni di abitanti, ha un aspetto prevalentemente moderno, con ampi viali e negozi di tipo occidentale, ma conserva tuttavia in alcune zone le caratteristiche ed i colori del vecchio mondo orientale. La pulizia è dovunque molto curata, grazie anche all'applicazione di rigide disposizioni imposte dalle caratteristiche del clima. Degna di nota, ad esempio, quella che proibisce, anche agli stranieri, di portare capelli di lunghezza superiore ad una determinata misura, nonostante che il turismo costituisca una delle maggiori risorse per l'economia locale (un milione di presenze nel 1973).

Un aspetto della stazione di Singapore. Sotto, locomotive della classe 22 e carrozza letti delle ferrovie malesi.

Le Ferrovie Malesi (MR) comprendono 1665 km di linee a scartamento ridotto (1000 mm) che si collegano a nord con la rete thailandese attraverso i transiti di Sungei Golok e Padang Besar e raggiungono a sud Singapore.

Le MR sono attualmente impegnate in un piano quinquennale di ammodernamento (1971-1975) che prevede investimenti per 85,7 milioni di dollari malesi pari a 23,1 miliardi di lire.

Gli obiettivi di questo piano sono l'estensione della dieselizzazione mediante l'acquisto di 40 locomotive Diesel-elettriche, la sostituzione di oltre 700 carri merci di vecchio tipo, il rinnovamento di alcuni tratti di binario con rettifiche di tracciato ed alcuni interventi nei settori del segnalamento e delle telecomunicazioni.

Il piano, in corso d'attuazione, comincia a dare positivi risultati, come mostra, ad esempio, la riduzione del disavanzo, passato da 17,4 milioni di dollari malesi nel 1971 ad 8,16 milioni nel 1972, che costituiscono un minimo mai raggiunto dal 1966.

Le nuove locomotive Diesel-elettriche, costruite in Inghilterra, sono le maggiori del parco delle MR ed hanno comportato una spesa di 27,4 milioni di dollari malesi. Esse hanno due carrelli con tre assi ciascuno, tutti motori, una potenza di 1760 HP e possono raggiungere una velocità massima di 90 km/h.

L'adozione dei nuovi mezzi ha permesso di realizzare economie nelle spese di esercizio.

La maggior parte della somma stan-

ziata per gli impianti fissi è destinata al rifacimento dei ponti che sono in numero di 1000 circa, con uno sviluppo dell'ordine dei 23 km, e la cui costruzione risale, in qualche caso, ad oltre 70 anni fa.

Importanti miglioramenti si avranno anche nel campo delle telecomunicazioni dove, ad esempio, verrà installato un impianto telefonico ad alta frequenza, del costo di 5,5 milioni di dollari malesi, sulla linea principale da Kuala Lumpur a Tumpat.

Il miglioramento dei servizi ed una nuova incisiva politica di mercato, messa a punto con la collaborazione di esperti del servizio di consulenza della Canadian Pacific, dovrebbe porre le MR in condizioni di fronteggiare la concorrenza degli altri sistemi di trasporto ed in particolare della strada.

Con lo sviluppo industriale del paese il traffico stradale aumenterà del 9-12 per cento l'anno nei prossimi dieci anni. Le MR da parte loro si propongono di accrescere il proprio traffico rispettivamente del 4 per cento l'anno nel settore merci e del 3,9 per cento in quello viaggiatori.

La linea con maggior traffico potenziale è quella che collega, con andamento nord-sud, Butterworth a Singapore. Essa è attualmente servita da otto convogli con l'impiego di 34 carrozze di terza classe e 14 di seconda, che realizzano una percorrenza media giornaliera di circa 400 km. Quest'utilizzazione, relativamente modesta, è dovuta alla vetustà del materiale, che ha spesso un'età di oltre 40 anni, e richiede quindi frequenti soste per manutenzione. Le MR stanno studiando quindi l'acquisto di nuove carrozze per passeggeri con una possibilità di utilizzazione quasi doppia.

Per adesso, comunque, il livello di efficienza del materiale e degl'impianti non appare ancora confrontabile nel suo complesso con quello delle ferrovie europee, ed in particolare la velocità commerciale dei treni, che sulla Singapore-Kuala Lumpur si aggira sui 40 km/h, è modesta.

Renzo MARINI

AUSTRIA

Aumentano le tariffe

OLTRE trecento fra esperti e giornalisti hanno partecipato a Innsbruck alla 27ª conferenza sul traffico indetta dal Ministero delle Poste e delle Comunicazioni austriaco. Un'analisi della situazione delle comunicazioni nella Repubblica Danubiana è stata compiuta da una settantina di oratori che sono intervenuti per parlare dei problemi del traffico ferroviario (passeggeri e merci), di quello aereo, fluviale e funiviario.

Inaugurando la conferenza il Ministro delle poste e delle comunicazioni, Erwin Lanc, ha preannunciato un rilevante aumento delle tariffe ferroviarie (« E' nostra opinione — ha detto in una successiva conferenza stampa — che più rende una azienda pubblica, meno il cittadino paga di tasse »). Il Ministro ha anche detto che il governo ha intenzione di intensificare i collegamenti per i « pendolari » ed ha illustrato nuove iniziative nel settore ferroviario, come quello dell'auto disponibile alla stazione a prezzi competitivi e del biglietto cumulativo valido per tutta la rete ferroviaria. Rispondendo a una domanda il Ministro ha detto che la galleria del Brennero è in corso di progettazione e di studio.

FRANCIA

Un gigante della rotaia

SI TRATTA (foto sotto) di un prototipo di carro-cisterna, destinato al trasporto di petrolio greggio, che può contenere 130 mila litri del prezioso liquido. A vuoto il suo peso è di 45 tonn.: la sua lunghezza è di 25 metri. Prima di entrare in servizio, il prototipo viene sottoposto a rigorosissimi test di prova al centro sperimentale delle ferrovie francesi, a Vitry. Il nuovo mezzo potrà sostituire circa due degli attuali carri-cisterna e trasportare il suo costoso carico nelle migliori condizioni di sicurezza.

U.I.C.: un nome in cifra per i clienti

LA MESSA in opera progressiva di una rete di teleinformazione a scala europea per la gestione del traffico ferroviario e lo scambio di notizie tra le varie reti obbliga a prevedere una « codificazione unificata » per permettere agli ordinatori elettronici di dialogare. E' ben nota, a tal proposito l'importanza della codificazione numerica delle carrozze e dei carri, messa a punto dall'U.I.C.

Con il medesimo spirito l'U.I.C. ha pubblicato recentemente una « scheda » che ha per obiettivo la codificazione numerica unificata dei clienti delle ferrovie. A causa della diversità degli alfabeti si è prescelto il sistema numerico e le varie reti sono state invitate ad utilizzare tale sistema d'ora innanzi, per consentire l'integrazione dei codici nazionali già esistenti.

Tunnel sotto la Manica: finanziamento europeo?

DOPO le note polemiche che sono seguite al voto della Camera dei Comuni a Londra, con cui è stata approvata con una maggioranza di 76 voti (294 contro 218) la decisione britannica di abbandonare la compartecipazione alla costruzione del tunnel sotto la Manica, il Presidente del Parlamento Europeo ha confermato — a Strasburgo — la reazione, oltreché della Francia, anche degli altri paesi finora non direttamente coinvolti nel progetto, proponendo una nuova formula di finanziamento. Si tratterebbe di costituire un consorzio europeo che dovrebbe emettere azioni od obbligazioni, di modesto valore, da offrire ai 250 milioni di europei della Comunità.

DANIMARCA

Due nuove navi-traghetto

DUE NUOVI ferry-boat sono stati recentemente messi in servizio dalle ferrovie statali danesi: la « Dronning Margreth » e la « Prince Henrik ». Le due nuove navi assicurano il traghettamento tra Copenhagen e lo Jutland, sia per convogli ferroviari che per semplici passeggeri. I due moderni traghetti possono trasportare ciascuno 1.200 passeggeri; la loro velocità di crociera è di 17 nodi.

GERMANIA

Elettronica per l'informazione

DUE GRANDI stazioni delle Ferrovie Federali Tedesche sono attrezzate con distributori automatici di... informazioni ferroviarie.

Questi apparecchi, messi gratuitamente a disposizione del pubblico, sono collegati con un ordinatore elettronico centrale installato a Francoforte, il quale trasmette immediatamente le informazioni richieste. L'impiego è estremamente semplice. Basta indicare la destinazione desiderata e l'intervallo di tempo nel quale si desidera effettuare il viaggio. L'apparecchio stampa in pochi secondi un formulario che fornisce tutte le possibilità offerte. Attualmente, soltanto le stazioni di Francoforte e Monaco dispongono di queste apparecchiature: ma è intenzione della DB di installarne nel corso di quest'anno numerose altre in 24 città della Repubblica Federale.

Misure per l'austerità

PER NON far aumentare il deficit che attualmente si aggira sui tre miliardi di marchi, le ferrovie tedesche intendono sopprimere alcuni dei treni dichiarati non redditizi. Si tratta di circa il dieci per cento degli attuali convogli in circolazione. Colpite dal provvedimento saranno, in particolare, le zone con scarsa densità di popolazione, mentre non ci saranno restrizioni per i pendolari o gli studenti. Nei casi in cui sarà necessario, al posto dei treni soppressi, si istituiranno corse con autobus.

FLASH
Notizie in breve

NEL QUADRO del «programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e potenziamento della rete F.S.» è prevista la realizzazione di un nuovo scalo merci tra le stazioni di Surbo e Lecce, nonché la sistemazione del piazzale della stazione di Lecce, allo scopo di fronteggiare l'aumento del traffico che ha portato gli attuali impianti della zona alla saturazione. La stazione del capoluogo salentino è completamente circoscritta dallo abitato. Il progetto predisposto per superare questa difficoltà risulta strutturato in modo da specializzare gli impianti della stazione per il solo servizio viaggiatori trasferendo la totalità del traffico merci al costruendo nuovo scalo di Surbo.

I PRIMI due dei quattro elementi componenti il nuovo elettrotreno ad assetto variabile — in genere noto come «Pendolino» — dovrebbero essere consegnati alle Ferrovie dello Stato entro il prossimo aprile. Altri elementi dell'«Y0160» (questa è la sigla ufficiale) saranno pronti entro settembre. Le nuove unità come noto verranno utilizzate su percorsi tortuosi con curve a stretto raggio, ed accorceranno notevolmente i tempi di percorrenza.

E' IN FASE avanzata di studio un impianto di telecomando e di automazione della circolazione ferroviaria nell'ambito del nodo di Genova. Il progetto andrà quanto prima allo esame del Consiglio di Amministrazione.
Con tale impianto ci si prefigge una migliore utilizzazione delle linee e delle stazioni per la riduzione e l'eliminazione di soste non necessarie; un più elevato livello di regolarità del traffico ed in particolare di quello merci; l'alleggerimento dell'impegno di lavoro per il personale di movimento.

HA AVUTO recentemente luogo ad Ancona nella zona industriale del porto, ai margini del parco ferroviario, la cerimonia per la posa della prima pietra del costruendo nuovo Deposito Locomotori che andrà a sostituire quello già esistente ormai insufficiente alle necessità e seriamente danneggiato dagli eventi sismici del 1972.
I lavori, che comporteranno una spesa di un miliardo e duecento milioni di lire, fanno parte del progetto di ristrutturazione dell'intero «nodo» ferroviario di Ancona e Falconara che prevede anche il raddoppio della tratta Falconara-Orte.

OTTO Camere di commercio (Milano, Parma, Grosseto, La Spezia, Livorno, Massa Carrara, Lucca e Pisa) a conclusione di una riunione svoltasi a Milano, hanno deciso di costituire la società «Tirrenica Ferroviaria Milano-Roma». Scopo di questa iniziativa è la promozione e la progettazione di una linea «dorsale» da Milano a Roma con particolare riferimento al miglioramento e al potenziamento del valico appenninico Sarzana-Fidenza.

LA TELEFONATA pubblica dal treno sarà estesa, con il nuovo orario, alla linea Roma-Firenze-Milano. Dal primo giugno, secondo le previsioni dei tecnici, dovrebbe, cioè, essere possibile estendere all'importante relazione il servizio già in funzione sulla Roma-Napoli.

Il sistema sarà lo stesso; telefono a gettoni, convogliamento dei segnali tramite il pantografo, posti fissi automatici a terra per l'ampliamento dei segnali stessi da inoltrarsi al centralino telefonico di Roma.
Altri centralini entreranno in funzione a Firenze ed a Milano. I posti fissi automatici, distribuiti in ragione di uno ogni 24 km. circa di linea, sono già stati approntati. Sono in corso le prove.

A DISTANZA di un anno dall'incendio che nella notte fra l 9 e il 10 febbraio scorso scoppiò nella stazione di Piacenza, è stato riattivato l'apparato elettrico centrale degli scambi e dei segnali, che era andato distrutto.
Il movimento dei treni nell'importante nodo ferroviario — il cui rallentamento aveva creato disagi nelle comunicazioni fra il Nord e il Sud — sembra così avviato alla normalità. Dall'otto febbraio, infatti, la linea è nuovamente automatizzata: i 26 binari disponibili vengono utilizzati attraverso l'apparecchiatura elettronica che permette di coordinare su un pannello centrale il movimento degli scambi e dei segnali.

DAL PRIMO febbraio non vengono più rilasciati abbonamenti ferroviari internazionali per l'acquisto di biglietti a metà prezzo relativamente ad alcune direttrici italo-francesi. Dalla stessa data è stata soppressa la proroga — dietro pagamento dei relativi diritti — degli abbonamenti internazionali precedentemente rilasciati. Le direttrici interessate ai provvedimenti sono: la Milano-Parigi, la Milano-Lione, la Milano-Marsiglia, la Torino-Lione e la Genova-Marsiglia.

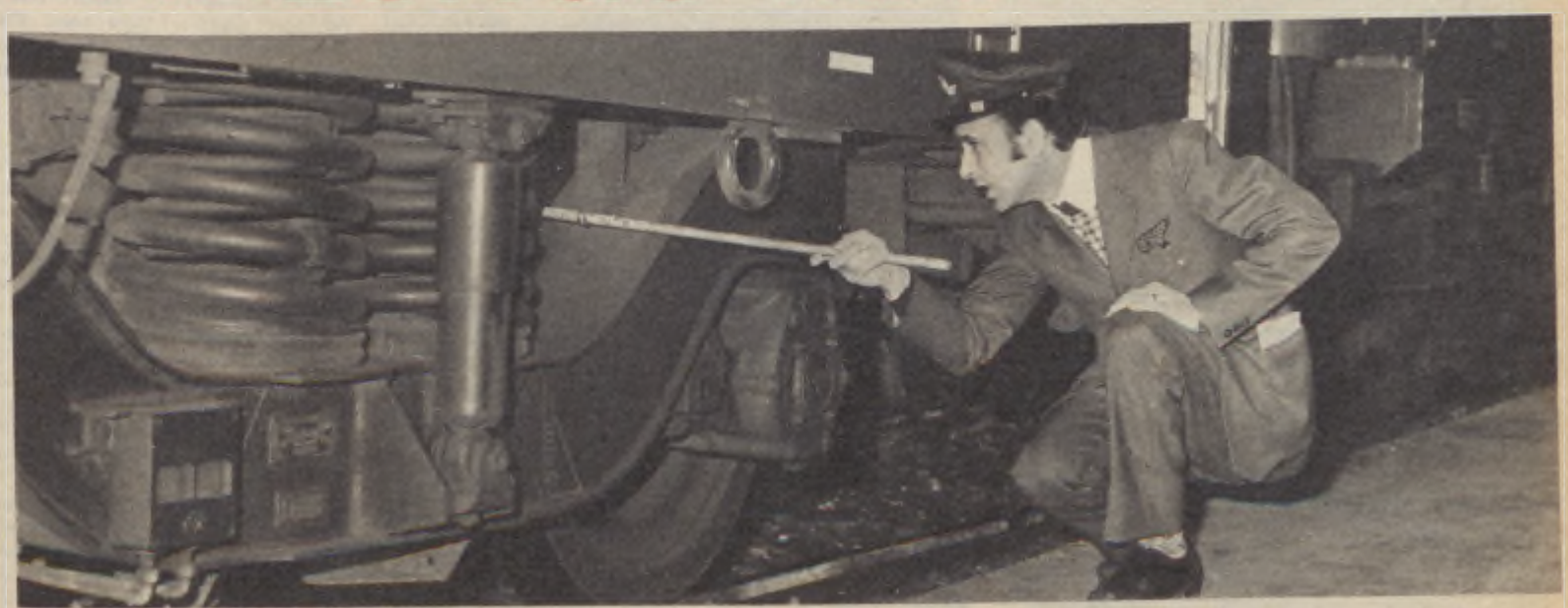
Alla squadra Rialzo di Milano

Giuseppe Giuliani di Jesi ascolta assorto...

GLI UOMINI DAL LUNGO MARTELLO

A cura di Roberto Fusco e Vittorino Sermarini

« MI SONO sempre domandato chi siano e perché ce l'abbiano tanto con i poveri treni: il loro deve essere un odio mortale — affermava con aria falsamente preoccupata il nostro compagno di viaggio in vena di piacevoli paradossi — non perdono una sola occasione per dimostrare il loro disprezzo nei confronti dei convogli ferroviari, e la scelta del tempo è sempre più o meno la stessa: quando il treno sta per arrivare in stazione uno o due di questi figuri, travestiti da ferrovieri, si mescolano alla folla e cercano di assumere un atteggiamento disinvolto, anche se i lunghissimi martelli che brandiscono rendono loro difficile il passare inosservati. Allo sfilare del treno, mentre la gente guarda verso l'alto alla ricerca della persona attesa, essi se ne stanno immobili, il capo e lo sguardo rivolti in basso, il mento appoggiato sul petto in modo che in quella posizione l'ampia visiera del berretto li renda irriconoscibili. Appena il treno cigola per la stretta dei



Giuseppe Barbuzzi dopo qualche tempo nel Nord se ne tornò a Palazzo San Gervasio, a casa sua. E' uno di quelli che ha chiesto di ritornare ed è stato accontentato.

Gli uomini dal lungo martello

freni, scattano e si avventano quasi d'improvviso contro il convoglio prendendo a martellate tutte le ruote e tutti i ceppi dei freni che, dopo tanto viaggiare, meriterebbero ben altro trattamento. Di questi misteriosi individui sono finora riuscito a sapere solamente il nome di... battaglia; li chiamano VERIFICATORI! »...

Una lunga, spontanea risata fu il premio per l'arguzia paradossale del nostro interlocutore che in tal modo aveva dato una divertente interpretazione di uno dei lavori caratteristici e più importanti del mondo ferroviario. Ma in realtà quel nostro amico ne sapeva di più? E noi stessi ferrovieri cosa conosciamo dei tanti compiti e mestieri che caratterizzano il mondo ferroviario?

Anche una storiella divertente può quindi essere una buona occasione per conoscere meglio il nostro lavoro: ed infatti eccoci a Milano per parlarne con Sergio Bogliani, Capo Tecnico Sovrintendente che di verifiche e treni ha dimostrato di saperne una più del diavolo. Genovese puro sangue — ma il suo ufficio chissà perché è tappezzato di gigantesche fotografie di Venezia —, Bogliani è il responsabile della Squadra Rialzo di Milano, uno degli impianti più « difficili » della rete. Tra una telefonata, la firma di un modulo, una disposizione gridata in fretta, riusciamo a rivolgergli qualche domanda.

Un treno arriva a Milano, chiediamo, i viaggiatori scendono, la corsa è finita: che cosa accade di questo convoglio?

BOGLIANI: In realtà il nostro compito comincia qualche minuto prima che il treno si arresti. All'annuncio dell'arrivo uno o due verificatori, a seconda dell'importanza e della composizione del treno, si portano in testa al marciapiede e presenziano lo sfilare dell'intero convoglio. E' una fase di grande importanza perché consente di verificare a vista alcuni organi — ruote, carrelli, freni, molloni — mentre sono in movimento.

E i famosi martelli quando entrano in funzione, e con precisione a che cosa servono?

BOGLIANI: Una volta fermo il treno, si procede ad una visita esterna del convoglio; con i martelli si battono i cerchioni delle ruote e dal rumore che ne viene si capisce perfettamente quale è il loro stato e cioè se sono integri e ben aderenti alla ruota. Si controllano inoltre anche le boccole, in particolare quelle che debbono essere lubrificate periodicamente, si accerta la eventuale mancanza e lo stato dei ceppi dei freni, la chiusura irregolare di porte, un assetto della vettura che possa far sospettare la rottura di una delle molle di sospensione.

Se dovesse riscontrare qualche anormalità?

BOGLIANI: La segnala: ogni verificatore è in possesso di un blocco di etichette; se il guasto riscontrato non pregiudica la marcia del treno e se il convoglio è in transito, si limita ad applicare sul longherone una etichetta consegnando inoltre una copia al capo treno; al termine della corsa si provvederà alla riparazione. Altrimenti il vagone viene sostituito, « scartato » ed inviato in officina per i lavori...

Torniamo ai nostri verificatori...

BOGLIANI: Direi di tornare al nostro treno perché per il momento il compito dei verificatori della tettoia è finito. Se il convoglio è al termine della sua corsa a questo punto viene prelevato dalla locomotiva di manovra e ricoverato al parco. Qui a Milano i binari non bastano mai, bisogna liberarli subito e rimandare ad un secondo tempo il prosieguo dei controlli. Al parco

Sopra: Bogliani, dopo tanti anni sul piazzale, eccolo a dirigere l'impianto più difficile della rete. Sotto, a sinistra: Renzo Franzini dovrebbe indossare il camice bianco dei radiotecnici. A destra: Un ceppo allentato deve essere sostituito subito; si tratta di un treno in transito.

East, a quello Ovest, nei sussidiari ed alla Martesana si ripete la visita: se i vagoni sono etichettati si comincia con le riparazioni delle avarie già segnate, altrimenti il controllo è generale. Ci sono operai aggiustatori, elettricisti, arredatori, falegnami, ognuno interviene per la parte di sua competenza, sia nell'accertamento dell'avaria, sia, ovviamente, per la riparazione. Ma non è da credere che il loro lavoro si svolga con calma, come in una normale officina. Innanzi tutto bisogna far presto, i vagoni sostano su binari in cui spesso è necessario manovrare, muovere carrozze, comporre treni, far posto ad altri vagoni, a quelli che erano stati immessi nelle officine per le riparazioni più importanti. Frattanto intorno ferve il lavoro di pulizia: le squadre di lavaggio non perdono tempo, il treno al momento in cui verrà prelevato per riprendere servizio deve essere oltre che riparato, pulito e attrezzato di tutto punto.

Si parla di spazio, di difficoltà di manovre e si accenna di tanto in tanto alla « Martesana », un parco che dovrebbe risolvere, una volta entrato pienamente in funzione, buona parte dei problemi dello scalo di Milano. Ne parliamo diffusamente qui accanto perché così come è stato concepito e al punto in cui stanno i lavori c'è da prevedere che presto Milano sarà dotata di un parco di smistamento delle carrozze unico in Europa. Ma torniamo nella stanza di Bogliani ove è venuto a raggiungerci Alessandro Schiavini, il primo aggiunto, con alcuni dati interessanti.

Il primo di questi ci lascia perplessi: ogni giorno vengono controllati 9944 assi. Perché parlare di assi e non di carrozze? E' come se volessimo contare le pecore di un gregge calcolando il numero complessivo delle gambe e dividendolo per quattro. In effetti anche qui la fa da padrona la solita precisione di linguaggio della ferrovia: il verificatore controlla il treno asse per asse ed è pertanto giusto che statisticamente il suo lavoro venga calcolato in tal modo, e d'altra parte, molti vagoni hanno in luogo dei carrelli solamente le quattro ruote. Ad ogni modo i treni sono 234, treni che hanno inizio o termine di corsa qui a Milano, mentre quelli in transito sono 47 — 2462 assi —. Vengono esclusi dal conteggio gli ottanta elettrotreni ai cui controlli provvede direttamente il personale di macchina, ma anch'essi concorrono a determinare la situazione di disagio nelle manovre. In tettoia, ripartiti nelle ventiquattro ore vi sono 54 turni di verifica coperti da 142 agenti.

Ma non abbiamo ancora terminato con i controlli: i verificatori della tettoia hanno spedito il convoglio al parco, gli operai hanno visitato le carrozze e provveduto alle riparazioni e il treno torna in tettoia per un nuovo viaggio...

BOGLIANI: E tornano di scena i verificatori: viene eseguito un ultimo controllo. Ancora martellate ai cerchioni, alle molle, ai ceppi e, una volta in coda, attraverso un particolare sistema di segnalazioni, il macchinista viene invitato a prova-

Il Parco Martesana

TANTO per darvene un'idea, immaginate di partire da Milano Centrale, superate il grande fascio dei binari e, esattamente in direzione nord, troverete, su un'area di 180 mila metri quadrati, su sviluppi massimi di 1000 metri in lunghezza e 300 in larghezza, una ventina di binari e due fabbricati. Questo è il nuovo « parco ricovero e lavaggio Martesana » (Martesana perché questo è il nome delle imbarcazioni che, dalle campagne della periferia milanese, raggiungono in superficie il vertice dello scalo per infilarsi subito al coperto nel ventre di Milano).

Progettato alcuni anni fa sotto la spinta dei crescenti impegni di traffico della Centrale, il nuovo impianto rappresenterà un polmone in più per questo nodo internazionale soprattutto in taluni momenti critici dell'anno quando il movimento dei treni rasenta qui la saturazione. Un tempo la composizione dei convogli raggiungeva le 15/16 vetture; oggi un treno composto per una media distanza sfiora le 18/20 unità trainate, mentre le tecniche di costruzione e di confort diventano sempre più sofisticate. Da qui la necessità di migliorare ed aumentare i controlli del materiale rotabile. Una volta bastava verificare le ruote ed i freni, adesso fa testo l'aria condizionata. Il problema, in sede di studio, consisteva nella possibilità di abbinare al ricovero quotidiano delle vetture la contemporanea verifica specialistica delle medesime.

La soluzione Martesana — già da un anno e mezzo il fascio è parzialmente in esercizio ed in grado di accogliere fino a 25 treni — permetterà una « lavorazione » giornaliera di 41 treni quali i gran confort, TEE, a lungo percorso, W.L., W.R., pari a 457 vetture, secondo un dettagliato programma. La caratteristica fondamentale è rappresentata dalle quattro fosse di visita installate ciascuna lungo 500 metri di binario. La regolamentazione delle manovre di accesso al Parco sarà banalizzata con segnali alti sui binari di allacciamento a Milano Centrale mediante il regime ACEI. Tutti i rotabili saranno ricoverati spinti dal locomotore titolare del treno arrivato in stazione, mentre per quanto concerne i materiali « garati » dal parco alla tettoia, una parte sarà spinta dalle locomotive « permanenti » (se in stazione saranno previste altre manovre) e un'altra parte dal locomotore del treno in partenza. Naturalmente varie esigenze fra i turni di personale e di disponibilità di materiale consigliano di dimensionare opportunamente tale servizio.

Interessante si prospetta il dispositivo di circolazione dei locomotori fra il parco Martesana ed il Deposito Locomotive di Greco da instaurarsi a mezzo di un tracciato in tunnel sottopassante la linea merci Chiasso-Milano S.to. Oltre a presentarsi come la più pratica e funzionale, questa soluzione permetterà un allungamento di 150 metri della asta di manovra della prevista galleria di lavaggio automatico vetture, nonché la possibilità di dotare il parco di un raccordo a nord con i normali binari di corsa, costituendo uno sbocco di emergenza qualora, in direzione sud, la via tradizionale verso la Centrale fosse interrotta. In questo quadro di opere si inserisce un progetto molto interessante che riguarda i colleghi che lavorano nella zona. In un punto che potrebbe definirsi il baricentro (portineria Magazzini Approvvigionamenti?) di più Impianti (Officina nazionale AC, Officina Comp.le I.E., Autorimessa comp.le, Magazzino Approvvigionamenti, Parco Martesana, Ufficio Collaudi I.E., Magazzino scorte I.E., Scuola I.E.) si erigerebbe un fabbricato mensa in grado di offrire un servizio a 700 agenti affluenti dalle sedi di lavoro dislocate a brevi distanze. Con una costruzione del genere, modernamente attrezzata, si eliminerebbe la difficile ristrutturazione di due vecchie mense in funzione al Magazzino approvvigionamenti ed all'Officina I.E. di Via Breda. E' insomma un progetto che possiede tutte le prerogative per diventare il toccasana in un importante settore della vita aziendale, specie nell'interesse del personale.

A parte il progetto della Mensa, si può valutare che il complesso Martesana verrà a costare intorno ai sei miliardi.

Luigi PAINA

---

re i freni. Il nostro verificatore compie il percorso inverso per accertare se tutti i ceppi siano serrati sui cerchioni e finalmente consegna il treno al « movimento »...

Il signor Schiavini ci passa un ultimo dato, distrattamente, quasi una cosa di poco conto:

Ieri, nelle ventiquattro ore, i vagoni riparati sono stati 204: si è trattato di interventi di vario genere, ma che comunque hanno richiesto la presenza di un operaio e la utilizzazione di materiale. E' una bella cifra se si tien conto che gli operai in tutto non superano le cinquanta unità e che solamente per dare un'occhiata alle apparecchiature elettriche di una delle carrozze moderne c'è da perdere la testa. Immaginate i pannelli di un televisore, bene, più o meno così è il cervello elettronico di un condizionatore d'aria. Si tratta di meccanismi sofisticati in grado di assicurare una climatizzazione a vagoni che corrono veloci, sono sottoposti a sollecitazioni di ogni genere e nel giro di ventiquattro ore si trovano dalla nebbia di Milano, al sole di Sicilia, alla salsedine dello Stretto.

Un'ultima domanda riguarda l'incidenza degli infortuni:

BOGLIANI: Non molti e tutti più o meno derivanti dalla caratteristica del luogo di lavoro: incidenti quindi da attraversamento e quelli relativi al salire e scendere dalle carrozze. Bisogna inoltre tener conto che Milano è il... CAR delle ferrovie. Gli operai vengono, imparano a lavorare, a muoversi sui binari e subito dopo ripartono, tornano al paese d'origine. In verità da qualche tempo assistiamo con piacere al fenomeno del ritorno: il collega che ha lavorato qui a Milano per un paio di anni, trasferito al sud spesso si trova a disagio e chiede di tornare tra noi. Questo per noi è motivo d'orgoglio per vari motivi facilmente intuibili. Qui a Milano, infine, è concentrato il 45 per cento del traffico di tutta la rete, mentre il personale rappresenta solamente il 25 per cento, ciò per dare un'idea dell'impegno (per non parlare poi della nebbia che disturba notevolmente il lavoro e lo rende più pericoloso per buona parte dell'anno).

Abbiamo finito con Bogliani e gli altri amici della Trazione: una breve passeggiata sul piazzale ci chiarisce meglio le idee e il nostro fotografo ha fissato in qualche breve sequenza il lavoro di questi sconosciuti, misteriosi uomini dal lungo martello.

Quando Il postino suona

IN AMERICA hanno abolito il « telegramma cantato », un servizio speciale che andava avanti da quarant'anni. Un fattorino bussava alla porta di casa e, invece di consegnarti il telegramma di auguri di zia Agatha, intonava una specie di romanza: « Tanti auguri a te, caro nipote, dalla zia Agatha, jé, jé... ». Una trovata degna di Frank Capra, ma che nell'America del Watergate, del cancro del dollaro e della minaccia atomica, era caduta in disuso. Così la Western Union ha stimato conveniente darvi un taglio.
Che nessuno abbia proposto d'importare sulle italiche sponde il « telegramma cantato », suscita legittima meraviglia, considerato che il nostro è un popolo di tenori. Tutto stava a pensarci: una volta infilata la strada giusta, si sarebbe potuto affidare la gestione delle Poste a un professore di trombone e la stesura del regolamento postale a qualche librettista d'opera che rinverdisse l'eredità di Cesare Sterbini, l'autore del *Barbiere di Siviglia*, o di Luigi Illica e Giuseppe Giacosa cui dobbiamo il «parlato » della *Tosca*. Togliere Figaro e Mario Cavaradossi dai palcoscenici e trasformarli in portalettere-cantanti; strappare Rodolfo dalle braccia di Mimì e Alfredo da quelle di Violetta e utilizzarli come fattorini-canori, ecco una idea che nessuno ha sostenuto, sebbene sulla crisi postale italiana e sulle possibili terapie, se ne siano dette di tutti i colori. C'è stato il rimpianto del buon tempo andato, la riesumazione di episodi e fatterelli non si sa quanto autentici. Come quello della nobildonna napoletana (e qui citano nome e cognome) che, nell'anno di grazia 1930, ricevette una cartolina inviatale da una persona da lei beneficata. Costei, avendo dimenticato il nome e l'indirizzo preciso della benefattrice, scrisse: « Alla signora Marchesa. Palazzo col portiere Gennarino e l'ascensore esterno. Napoli ». Lo credereste? Era tanto lo zelo e l'intuito dei portalettere del 1930, che la cartolina giunse alla destinataria. Questa è aneddotica; c'è poi, su un altro piano, l'indagine storica. La lodevole efficienza delle imperiali-regie Poste austriache, la cui fama ancora dura nel Lombardo-Veneto. Il professor Abrate, docente di Storia economica all'Università di Torino, ha scritto un saggio sull'ottima organizzazione delle Poste piemontesi tra la fine del Seicento e i primordi del Settecento, cioè l'epoca in cui la posta, che fino allora era a disposizione della valigia diplomatica statale, diventa anche servizio pubblico. Nel 1692 qualunque tipo

una volta sola

di corrispondenza (pacchi compresi) giungeva da Torino a Vienna in sei giorni. Da Pinerolo a Casale, dodici ore. Il messaggio consegnato al mattino arrivava al destinatario in serata. Le lettere urgenti portavano impressa sulla busta la croce di Sant'Andrea con l'avverbio latino *cito* (presto). Vicino alla croce, c'era però disegnata una forca, monito eloquente e terribile per i briganti che osassero assaltare il messaggero. La posta è sacra. « E' questa giustizia sbrigativa che spiega perché la posta viaggiasse quasi sempre indisturbata », scrive il professor Abrate. (E noi, pur non essendo fanatici della pena di morte, pensiamo ai vagoni-postali che oggi vengono assaliti dai banditi; e ricordiamo, con un brivido nella schiena, l'Appuntato della Polfer Giuseppe Verducci barbaramente assassinato, nel giugno scorso, in uno di quegli assalti).

Accanto alla saggistica storica non è mancata la satira dozzinale da cabaret. Il nipote che riceve lettere destinate al nonno buonanima. Il vedovo che riceve lettere di condoglianze il giorno in cui sta per passare a seconde nozze. L'emigrante che apprende di essere diventato padre quando il figlioletto frequenta già l'asilo. L'allevatore che s'arricchisce addestrando piccioni-viaggiatori, unici messaggeri fidati, con questi chiari di luna. Rida chi vuole. Queste ed altre melensaggini, insieme con cose serie e sensate e drammatiche denunce, hanno fatto il giro di tutti i giornali; e noi non le riecheggeremo.

Si dice che la causa fondamentale del grave disservizio vada ricercata nel ritardo dell'automazione. La cibernetica è una dea crudele e guai a chi non sacrifica per tempo ai suoi altari. Nove anni or sono, il Codice d'avviamento postale (il famoso CAP che fu propagandato in maniera addirittura ossessiva) sembrò annunciare l'avvento di una nuova èra piena di calcolatori e di efficienza: le macchine elettroniche avrebbero letto il numero sui « pezzi » postali e li avrebbero ripartiti automaticamente. Come spesso accade in Italia, le cose andarono diversamente. La creazione, nell'ambito della stazione di Santa Maria Novella, di un impianto modello con cervello elettronico rimase un fatto isolato, vera cattedrale del deserto. Si continuò a tirare avanti alla meno peggio con la vecchia carretta, e intanto il lavoro cresceva. Solo di recente, e in piena bufera, è stato varato il Piano quinquennale (1975-1980) che prevede, fra le altre misure, una spesa di 450-500 miliardi per l'automazione: in concreto, la creazione di impianti di smistamento elettronico nei capoluoghi di provincia e negli aeroporti di Roma e di Milano.

Però questi provvedimenti, e gli altri compresi nel Piano ora ricordato, non saranno il toccasana di tutti i mali. Non è un mistero per nessuno, ed è stato riconosciuto anche in documenti ufficiali non sospetti di parzialità, che il disservizio trae origine anche dall'inquietudine del personale; inquietudine che ha la sua proiezione più evidente nel triste fenomeno dell'assenteismo. I motivi di insoddisfazione dei colleghi postelegrafonici sono tanto noti quanto meritevoli di considerazione. Il mancato ammodernamento del servizio si traduce in disagi di vario genere, particolarmente sensibili per i portalettere e gli sportellisti. Inoltre, molti uffici in periferia e nei piccoli centri sono indecorose topaie senza aria, spesso infestate da scarafaggi, con servizi igienici approssimativi; talvolta l'addensamento del personale raggiunge limiti insostenibili. C'è poi il problema degli alloggi per coloro che, provenendo dal Sud, sono costretti a risiedere in città dell'Italia settentrionale dove il costo della vita è molto elevato. Né si deve dimenticare che oggi fare gli impiegati delle Poste è diventato un mestiere pericoloso: nel 1973 si sono registrati, tra furti e rapine, ben 487 episodi criminosi perpetrati o tentati a danno di sedi o di automezzi postali. Però, una volta riconosciuta la fondatezza di questi ed altri motivi di disagio, non possiamo fare a meno di domandarci se essi, e *soltanto* essi, siano alla radice della disaffezione e dell'assenteismo. Una risposta affermativa sarebbe rassicurante (sulle rivendicazioni di carattere economico si può sempre arrivare ad un accordo) ma non sappiamo fino a che punto sarebbe veritiera. Innanzi tutto perché non è vero che i disagi pesino in eguale misura su tutti i dipendenti delle Poste: in situazioni assai meno svantaggiosa si trovano, ad esempio, coloro (e sono circa settemila) che prestano servizio presso il Ministero e che non risulta siano più soddisfatti degli sportellisti e dei fattorini. Al di là delle rivendicazioni economiche, si avverte, dunque, latente ma non immaginario, qualche cosa di diverso, di più profondo, anche se non ancora ben conosciuto. E qui il nostro discorso, ampliando il tema dal quale ha preso l'avvio, deve di necessità diventare di carattere generale, perché tutto il mondo del lavoro è investito dall'oscuro travaglio, dalla caduta d'interesse di cui non mancano sintomi preoccupanti. Il nostro tempo è attanagliato da troppe incertezze che finiscono col ripercuotersi, sia pure in maniera indiretta, sul lavoro dell'uomo, giacché il quotidiano dispendio delle proprie energie riesce penoso, senza scopi e motivazioni. Nei Paesi fortemente industrializzati, l'assenteismo, la svogliatezza, sembrano voler radiare il lavoro dalla lista dei valori che l'umanità era abituata a raccomandare e ad apprezzare. Rilevazioni statistiche condotte nei grandi complessi produttivi evidenziano indici allarmanti d'assenteismo. I medici si trovano di fronte ad un continuo aumento di generici « esaurimenti nervosi », non tutti fittizi e di comodo, anche se non riconducibili ad un quadro patologico dai contorni ben definiti. La ricerca dei rimedi appare problematica: la società industriale, onnipotente, può controllare tutto, meno il lavoro dell'uomo (o meglio, la qualità e l'assiduità del lavoro) che dipende pur sempre dalla scelta e dalla volontà del singolo. Questa crisi della volontà ha riflessi particolarmente avvertibili in tutte le branche dei servizi pubblici che non possono ben funzionare se manca quel senso d'affetto, di rispetto per la cosa pubblica, quel tanto di disponibilità, di abnegazione, quell'orgoglio di sentirsi servitori dello Stato. E a coloro che trovassero fuori moda e retoriche queste proposizioni, noi vorremmo sommessamente ricordare (senza il timore di indossare l'abito del signor de La Palisse) che l'essere al servizio dello Stato significa in definitiva spendere la propria opera nell'interesse della collettività che, poi, non può non coincidere con l'interesse del singolo. A chi sfuggono il senso e i doveri della vita associata, il senso della moralità sociale, « sfugge anche il meglio della vita individuale, dell'uomo stesso, che non è persona se non fa i conti con le altre persone, non è pienamente uomo se non accetta gli altri uomini ». Sono queste parole di un grande Spirito, di un uomo non sospetto di strumentalizzazioni politiche di nessun colore, vogliamo dire Eugenio Montale. Non può esservi benessere dell'individuo, del lavoratore al di fuori della collettività. Ogni lavoratore è di volta in volta utente, utente dei trasporti, delle scuole, dei servizi sanitari e assistenziali, fruitore di ciò che offre la società, dai beni materiali a quelli spirituali.

In un libro attento e meditato di Giancarlo Lunati abbiamo trovato questo pensiero che riassume il senso del nostro discorso: « L'impegno d'ogni giorno deve avere due scopi: uno immanente ad esso ed uno più generale; e deve anche procurare due ordini di soddisfazioni: una legata all'opera medesima, un'altra nell'intravedere il contributo di essa all'interesse più ampio della società ».

Marcello BUZZOLI

La linea ha già oltre 50 anni

ANNI '30: TUTTI AL MARE CON LA ROMA OSTIA

INVITATO da alcuni colleghi della STEFER, la Società che esercita la linea, sono tornato dopo tanti anni per una breve visita alla vecchia e dignitosa stazione di Roma P.ta S. Paolo, capolinea interno della « Roma-Ostia-Lido », in quella caratteristica zona augusta e solenne ricca di vestigia paleo cristiane, presso la piramide di Caio Cestio.

Tutto come... allora. Come quando ero giovane e, allegro e spensierato, prendevo quei treni per andare al mare. Mi guardo attorno. A pensarci bene non sembra proprio che siano passati tanti anni così densi di vicende storiche e sociali dai rigidi... stivaloni alla effervescente democrazia attraverso una orribile guerra.

La stazione è intatta, in quel suo stile tutto particolare tra il « Liberty » e il cosidetto « Littorio », con grandi pannelli di stucco un po' screpolati raffiguranti mostri e molluschi marini, agricoltori-legionari intenti all' « opra dei campi ». E' un luminoso pomeriggio del dolce autunno romano, i marciapiedi sono affollati di « pendolari », i treni arrivano e partono in silenzio con regolarità. La sagoma un po' antiquata dei locomotori e la vernice alquanto sbiadita di alcune vetture contribuiscono alla serenità del paesaggio. (Non voglio dire con ciò che questo materiale rotabile risalga all'epoca di Caio Cestio!).

Il 10 agosto 1924, esercitata dalla S.E.F.I. (Società Elettro Ferroviaria Italiana) si apriva all'esercizio la «Ferrovia Elettrica Roma-Ostia-Lido» con trazione provvisoria a vapore, semplice binario e velocità km. 40 l'ora. Ma la inaugurazione ufficiale, quella con bandiere, autorità e discorsi, ha luogo soltanto il 21 aprile (Natale di Roma) dell'anno successivo, questa volta col doppio binario, la trazione elettrica e la velocità di km. 60/ora che consente di coprire l'intero percorso (allora km. 24+745) in soli 30 minuti.

L'idea di una ferrovia «direttissima» che collegasse Roma al suo mare, e più precisamente all'ipoteticamente rinnovato porto di Ostia, risale al 1868 quando l'ingegnere Filippo Costa presentò al governo di Pio IX il relativo progetto. Ma le vicende del 1870 fecero cadere l'idea nel dimenticatoio, e dovevano passare altri cinquant'anni prima che la Roma-Ostia divenisse una realtà.

Nei primi decenni della unificazione del Regno e fino agli anni del dopo guerra 1915/18 Roma era, per quanto riguarda il territorio a lei prossimo entro un raggio di un centinaio di chilometri, una città « isolata » - Città vere e proprie intorno alla Capitale non esistevano o avevano carattere rustico e le comunicazioni erano poche e scomode. Il mare era... « lontanissimo ».

Tuttavia si accentua in quegli anni la consuetudine delle vacanze estive, delle cure elioterapiche e dei bagni di mare. L'automobile era ancora bambina e alla portata di pochi privilegiati. I romani si adattavano allora a raggiungere le spiagge di Anzio, Nettuno e Fiumicino con lunghi e avventurosi viaggi su fumosi e affollatissimi treni a vapore, talvolta arrampicati sull'imperiale delle carrozze « a terrazzini »

Nel 1914, a seguito della campagna di stampa intesa allo sviluppo edilizio della zona di Ostia, il Consiglio Superiore de Lavori Pubblici autorizzava il Comune di Roma alla costruzione della Ferrovia Roma-Ostia su progetto degli ingg. Cecchi e Sirletti, successivamente elaborato dagli ingg. Mora e Manassei con la supervisione e consulenza tecnica dell'ing. Fedele delle Ferrovie dello Stato che consigliò l'alimentazione a filo aereo anziché a terza rotaia.

Ci piace ricordare che l'Azienda FS contribuì validamente in un primo tempo alla realizzazione dell'opera fornendo quanto necessitava alla costruzione e all'esercizio della linea: Materiale di armamento, locomotive, carrozze e, addirittura, personale specializzato (tra questi esonerati politici e neo-pensionati).

La prima locomotiva utilizzata fu la FS Gruppo 910 (045) e il macchinista e fuochista furono rispettivamente i sigg. Curzio Romani e Nello Marapese.

Per i romani, che avevano « scoperto » il litorale di Ostia fino dal lontano 1908 in seguito alla concessione ufficiale dello Stato al Comune di Roma degli arenili tra Castel Fusano e Fiumicino avvenuta in quell'anno, la realizzazione della « direttissima » fu avvenimento che potremmo definire di « portata sociale » in quanto permise per la prima volta dopo tanti anni di sacrifici e rinuncie a larghi strati della popolazione, anche la meno abbiente, di raggiungere « in massa » il mare, con modica spesa e in brevissimo tempo.

Dal primo orario di servizio, che comportava l'effettuazione di sette coppie di treni nei giorni feriali si arrivò, nel 1932 (orario di servizio n. 19) a 16 coppie feriali che nei giorni di balneazione arrivavano a 150, vale a dire un treno ogni 7 minuti.

La giornata di maggiore affluenza fu il 12 agosto 1933 in occasione dell'arrivo della « Trasvolata Atlantica del Decennale ». Furono venduti settantaquattromila biglietti di andata/ritorno il che significa, in termini di frequentazione, che i viaggiatori trasportati nei due sensi furono, in quel giorno, oltre centosessantamila (si pensi che la popolazione di Roma era a quel tempo di circa 800 mila abitanti!).

Anche questa ferrovia non fu risparmiata dalle distruzioni della guerra. Il bombardamento notturno di Ostia (16 maggio 1943) e la dichiarazione del suo territorio « zona di operazioni» determinarono una prima grave contrazione del traffico per la evacuazione del centro abitato. Limitato il servizio alla stazione di Acilia e sospeso totalmente nei giorni dal 9 al 12 settembre, a causa dei combattimenti di Porta San Paolo, fu ripreso nella intera tratta il solo giorno 23 per consentire l'esodo in massa di tutti gli abitanti della zona. In tale occasione il personale tutto si prodigò con encomiabile zelo e spirito di sacrificio. Nel dicembre la stazione di Ostia Lido Centro fu fatta saltare con la dinamite dai guastatori tedeschi in previsione di eventuali sbarchi e il 3 marzo successivo una pesante incursione aerea su Roma colpì seriamente la stazione di Roma P.ta S. Paolo segnando la definitiva cessazione dell'attività della linea. Pesantissimo il bilancio dei danni: distrutti il 40% dei fabbricati di stazione, ponti, gallerie e opere d'arte; il 100% delle linee di alimentazione; il 45% dei binari e palificazione. Il parco rotabili fu salvato nella misura dell'80% grazie alla previdenza del personale che provvide a ricoverarlo tempestivamente nella galleria della costruenda metropolitana.

Alla fine del conflitto la ricostruzione fu subito iniziata a ritmo accelerato. Già nel 1946 si poté ristabilire un servizio di treni che sod-

disfaceva abbastanza le esigenze della zona in ripresa, anche se ben lontano dall'efficienza pre-bellica.
Nel 1949 la linea fu prolungata a « Cristoforo Colombo » raggiungendo la lunghezza di km. 28+370 e fu attivato il blocco automatico a correnti codificate su tutta la tratta.
Nel 1951, con l'inaugurazione della nuova stazione di Ostia (Lido Centro), la ricostruzione può dirsi compiuta. I locomotori vengono ammodernati e migliorati adattandoli alla tensione di esercizio di 1500 Volt e munendoli di dispositivi di sicurezza. Vengono apportate migliorie e perfezionamenti anche a tutto il materiale rotabile e agli impianti.
Negli anni intorno al 1952 la ferrovia è in grado di trasportare nella stagione dei bagni fino a 35 mila passeggeri l'ora con 160 treni giornalieri.
La linea è lunga complessivamente km. 28+791 a doppio binario, scartamento m/m 1435, pendenza massima 19 per mille, alimentazione a cc di 1500 Volt, fornita da cinque sottostazioni telecomandabili della potenza complessiva installata di 10.000 KW, che consente la marcia simultanea di dodici treni anche nelle condizioni meno favorevoli. La linea aerea di contatto è a « catenaria con contrappesi » tipo FS.
L'officina manutenzione e riparazioni di Magliana copre una superfice di 5000 mq. e dispone di carrello trasbordatore ed apparecchi vari di sollevamento. Le stazioni Porta S. Paolo, Magliana, Lido di Ostia Centro e Lido di Ostia Colombo dispongono di apparato centrale per la manovra dei deviatoi.
Il parco rotabili comprende 9 locomotori T.I.B.B./Carminati & Toselli, 4 elettromotrici, 48 carrozze viaggiatori, 34 carri merci di vario tipo e mezzi ausiliari di manovra, soccorso e manutenzione. I treni viaggiatori, composti di 6 o 4 vetture sono trainati rispettivamente da un locomotore o da una elettromotrice.
Il servizio si svolge « a navetta » con mezzi di trazione orientati verso Roma. Si accede alle vetture a livello di marciapiede senza predellini come nelle metropolitane e nelle ferrovie suburbane del nord Europa.
Per le sue caratteristiche (tracciato pianeggiante pressoché rettilineo, assenza di passaggi a livello) la ferrovia offre un elevato coefficiente di sicurezza tanto che in cinquant'anni di esercizio non si sono mai lamentati incidenti di rilievo o danni agli utenti.
Il personale è cortese, indossa con proprietà la divisa di servizio e denota un sensibile spirito aziendale ed attaccamento agli «strumenti del mestiere». Questo materiale che circola da mezzo secolo, ancora efficiente e presentabile, depone ad onore del personale tutto.
Un vivace traffico si svolge tutt'ora sulla anziana « Roma-Lido ». Le punte massime si hanno nella stagione estiva e la media giornaliera è di 25/30 mila viaggiatori nelle 24 ore.
Dall'esame cronologico dei vari orari di servizio si può dedurre che l'intensità del traffico su questa benemerita ferrovia è stata in continua ascesa anche quando la massiccia concorrenza della motorizzazione privata aveva messo in serie difficoltà tutte le aziende consimili, piccole e grandi. Oggi, dopo una certa flessione negli anni sessanta, il generale « rilancio » della strada ferrata per l'accresciuta mobilità del pubblico e la persistente crisi energetica, ripropone la necessità di un ulteriore ammodernamento e potenziamento della linea che ha in sé non poche premesse di un grande avvenire. Sono previsti, infatti, il prolungamento della linea fino a Tor Vaianica e una diramazione da Mezzocamino a Pomezia che consentirebbero il collegamento rapido di tante altre fiorenti zone residenziali ed industriali col centro della Capitale.

Domenico LOFFREDO

Sopra, la linea a Castelfusano, sotto, presso Magliano-Ostiense. A sin., si lavora alla linea in località Malagrotta; siamo nel 1923. Sopra al titolo, la stazione di San Paolo.

LEGGENDE DEL FOLKLORE ITALIANO

Piemonte (Valdossola)

GIACO E LA LUNA

Al contrario della fiaba, che non ha patria o, meglio, difficilmente ne ha una individuabile, la leggenda è più o meno strettamente legata ai luoghi dove nacque. E le regioni italiane, doviziose per il folklore, hanno tradizioni orali ricche e varie, spesso significanti usi e costumi ma anche interpretazioni e visioni, sia pure ingenue e rozze, però suggestive, della vita e del mondo. Dal Piemonte alla Sicilia alla Sardegna, attraverso i lunghi secoli della nostra travagliatissima storia, un po' dappertutto sono fiorite leggende fantasiose, uscendo incomparabilmente fresche — sempre — dalla bocca del popolo, che con esse, forse più che con altre manifestazioni, ha dato carattere e colore alla sua terra.
Siamo certi di far cosa gradita ai nostri lettori a rinarrarne qualcuna scegliendo — tra le meno note — quelle più curiose, significative e simpatiche. Purtroppo, dovremo limitarci a una o due per regione. Ci piacerebbe far di più, ma a raccontarle tutte ci vorrebbero degli anni.

ANDARE sulla Luna, come tutti sanno, non è uno scherzo: ci vogliono astronavi gigantesche e apparecchiature d'ogni genere, formidabili e perfette. Per Giaco, invece, fu proprio uno scherzo. Voglio dire che fu una cosa da nulla.

Era sui vent'anni, gioviale, un po' matto ma a modo suo, rotondetto ma robusto. Viveva in una casetta di legno ai margini di un villaggetto della Valdossola, sulla riva destra del Toce.

Nonostante la sua giovialità, non potrei certo dire che fosse ben visto dai valligiani, specie dai suoi compaesani, perché Giaco, oltre ad essere considerato il pazzo del villaggio, aveva un gravissimo difetto (e voglio essere indulgente con lui a chiamarlo difetto): era un ladro matricolato. Se spariva un pollo, non era stata la volpe; se un albero di fichi o uno di prugne apparivano al mattino spogli dei loro frutti, non era stata la bufera; se una forma di cacio veniva meno fra le sue consorelle in qualche cantina o sgabuzzino, non erano stati i topi, ma Giaco, lui, sempre lui. E tutti lo sapevano o meglio lo sospettavano a ragione, ma nessuno era mai riuscito a coglierlo sul fatto, finora, nonostante da lungo tempo ogni massaia e ogni contadino stessero sul chi vive e l'aspettassero al varco.

Giaco viveva dunque alle spalle degli onesti suoi compaesani ed era soddisfattissimo della sua vita, anzi non gli si era mai affacciato il dubbio che esistesse al mondo un modo diverso e più degno di trascorrerla.

Nel primo pomeriggio di un incantevole giorno di settembre aveva rubato in montagna un bel capretto, di cui, venuta la sera, aveva messo ad arrostire un cosciotto ben lardellato nel minuscolo focolare della sua casetta. E mentre l'arrosto, che spandeva nell'aria purissima di fine estate un odorino che non vi dico, andava facendosi, andava cioè prendendo a dovere il colore che deve assumere per essere degno di una buona tavola, Giaco se ne stava fuori dell'uscio a fumare la pipa e a guardare il profilo deciso dei monti. Quando il campanellino del girarrosto suonava, si alzava allegramente e correva a dar la carica, poi tornava alla placida contemplazione di quel netto stagliarsi di cime plumbee contro il cielo sereno, nel quale si spegneva a grado a grado l'ultima luce del Sole.

Già qualche lume cominciava a brillare dal villaggio e una voce di donna chiamava di lontano; presto sarebbe sorta la Luna. Ed ecco che Giaco udì un passo pesante salire dal letto del torrente, ancora asciutto ma che presto avrebbe portato acqua a non finire al Toce infuriato. A quel passo, trasalì. Si sa: chi non ha la coscienza completamente a posto è messo in sospetto anche dalle cose meno anormali che siano al mondo.

Si alzò e gettò lo sguardo ai cespugli che gli celavano la vista del torrente e dietro i quali stava salendo, come pareva, quel tale.

La comparsa di costui non si fece attendere e alla prima occhiata Giaco si rasserenò: non era uno del luogo; non doveva temere dunque che si trattasse di una visita poco gradita, come sarebbe stata, poniamo, quella di un derubato.

Una figura allampanata: uno spilungone magrissimo su scarponi enormi chiodati. Una barbetta a punta, un naso a becco d'aquila, una bocca senza labbra, tanto da parere tagliata sopra il mento aguzzo da un colpo di coltello.

Si fermò a pochi passi da Giaco e fece un sorriso che non aveva niente di dissimile da una larga smorfia.

— Buonasera, amico.

— Buonasera a voi, — rispose Giaco osservandolo con un interesse colmo di meraviglia.

Lo spilungone annusò l'aria al modo dei cani da caccia e disse:

— Diavolo! E' un bel profumo davvero, questo.

— Capretto, — fece Giaco.

— E dev'essere quasi cotto, — insinuò lo straniero.

— Quasi. Ma non siete di qui, voi. Di dove venite?

— Da Novara.

— Eh, addirittura! — esclamò Giaco, quasi quello avesse detto di venire da Marte. — Sarete stanco, allora.

— E affamato, amico mio.

— Affamato?

Giaco era ladro, ma in fondo un buon ragazzone e oltretutto, forse per la solitudine che lo spingeva spesso a desiderare buona compagnia, amava essere ospitale. Sorrise, sinceramente contento, e disse:

— Venite in casa a mangiare un boccone con me. Il capretto, ve lo garantisco, sarà di vostro gusto.

— Ma non vorrei disturbare... — incominciò, sornione, lo straniero.

— Ma che disturbare! Per carità! Venite, venite. Favorite.

Lo spilungone non si fece pregare oltre. Oltrepassò la soglia, aspirò profondamente l'odore dell'arrosto e sedette senz'altra cerimonia a tavola.

Giaco imbandì la mensa con rapidità: pane fresco, formaggio tenero, vino rosso spumeggiante, frutta di ogni sorta, di cui era golosissimo, e, alla fine, il coscio di capretto, che tolse dallo spiedo e prese a trinciare con vera maestria.

Mangiarono di buon appetito e chiacchierarono dapprima di cose senza importanza; poi lo straniero, giunti che furono alla frutta, disse:

— Amico mio, questa frutta è bella e buona: non credevo che da queste parti, su questi monti ve ne fosse di siffatta.

— Ce n'è, ce n'è, signore. Guardate: avete mai visto uva più grossa? E queste pere? non sono stupende? E questi fichi? non sembrano fiaschi, per quanto sono cicciuti? E' tutta roba, poi, a buon mercato. Davvero.

E Giaco ridacchiava, mentre gli brillavano gli occhi di gioia maliziosa.

— Sì, sì, — fece lo straniero, — certo, ne convengo, sono una bellezza, te l'ho detto. Benché... benché io conosca un posto dove tutti i frutti vengono fuori almeno il doppio di questi; e che sapore squisito, hanno, che polpa, che succo: cento volte più gustosi.

Giaco aveva drizzato le orecchie.

— Veramente? — disse. — E dov'è mai codesto posto?

L'ospite ebbe un gesto evasivo.

— Eh! lontano, — disse.

— Molto lontano?

— Eh, sì.

— Dall'altra parte della valle?

Lo spilungone rise.

— La valle non c'entra, — disse.

— Ah, no? E dov'è mai, allora, co-

desto meraviglioso posto?
— Lontano, te l'ho detto.
Giaco si spazientì: la cosa lo interessava molto.
— Andiamo, ditemi dov'è, non fate tanto il misterioso.
— Vuoi proprio saperlo?
— Certo. Via, ditemelo. Non mi fate star sulle spine.
— Se te lo dicessi, non mi crederesti.
Giaco osservò stupito il suo ospite.
— Perché non dovrei credervi? Voi ci siete stato, no?
— Sicuro.
— E allora?
— Ebbene, ascolta: quel meraviglioso posto è lassù.
E lo straniero levò il dito verso il soffitto.
Giaco spalancò gli occhi.
— Cosa? Allora, sopra la casa? In cielo?
Lo spilungone si alzò e si avviò verso l'uscio.
— Vieni fuori un momento, — disse.
Giaco si pulì la bocca col dorso della mano e lo seguì. Fuori splendeva la Luna e pareva lambire la linea nera della montagna.
— Ecco dov'è, — disse lo straniero indicando il satellite.
— Sulla Luna!
— Sulla Luna.
— Proprio?
— Proprio.
— E voi... ci siete stato?
— Già.
Giaco restò un po' a guardare il suo ospite a bocca aperta, poi sorrise nient'affatto incredulo e disse:
— E... potrei andarci anch'io?
— Certo.
— E come? Me lo direte, signore, vero?
L'ospite rientrò, tornò a sedere e centellinò un mezzo bicchiere di vino, tutto assorto nei suoi pensieri. Giaco aspettava ansioso.
— Andare sulla Luna, — mormorò finalmente lo spilungone, — non è mica difficile.
— No?
— No.
— E come si fa?
— Si prendono delle scale, molte, si legano l'una all'altra così da farne una sola lunga lunga e... si va su.
— Si va su?...
— Già. Si va su.
Giaco si grattò la nuca.
— Bene, — disse, — non è poi difficile davvero. Ma non capisco una cosa: dove si appoggia la scala, man mano che si costruisce? Ci vorrebbe un albero o un pagliaio altissimi.
— L'appoggi al monte, amico; sali, aspetti che la Luna venga fuori e vi balzi dentro. Ecco tutto.
Giaco batté le mani.
— Bello! — esclamò. — E chi ci avrebbe mai pensato?
— Fra un mese la Luna sarà di nuovo piena, — disse l'ospite. — Procurati le scale, costruiscine una lunga di qui fino alla Luna e buon raccolto. Ora, grazie della cena e addio.
S'alzò e senza aggiungere altro uscì, scomparendo ben presto nel chiarore argentato della notte limpidissima.
Se pensate che Giaco dubitasse un solo istante di poter raggiungere la Luna nel modo consigliatogli dal suo strano commensale, sareste in grave errore. Egli si mise infatti a raccogliere le scale l'indomani stesso, fermissimo nel suo proposito di raggiungere la Luna.
Per raccogliere, intendo dire rubare, naturalmente. Sparirono tutte le scale dai cascinali, dalle vigne, dagli orti circonvicini per un raggio, sempre crescente, di vari chilometri.
In qualche settimana Giaco ne aveva raccolte e legate l'una all'altra almeno una sessantina, cosicché appoggiata al monte stava ormai una sola lunghissima scala volta al cielo, in attesa che la Luna si rifacesse piena.
Quando giunse il tempo, Giaco si pose sulle spalle le scale rimastegli e salì, salì di buona lena fino alla cima e oltre, aggiungendo ancora una scala all'altra, finché toccò la Luna e vi balzò dentro con decisione.
E che meraviglia! Lo straniero non aveva mentito: quelle che di quaggiù paiono macchie erano in realtà giardini e orti immensi. E che frutta gigantesca davvero e di quali sapori deliziosi!
Giaco era felice. Coglieva di qua e coglieva di là, si rimpinzava di ciliege grosse come arance, e di arance grosse come meloni. Finché fu sazio. Allora riempì di quella stupenda frutta due sacchi che aveva portato con sé e tornò allegramente verso la scala.
Ma era successo qualcosa di veramente molto grave: la scala non c'era più. Diavolo! Chi poteva averla tolta? Lassù non c'era altri che lui. Che non l'avesse ben appoggiata? o non ricordasse bene dove era? E corri di qua, corri di là, guarda a destra, guarda a sinistra. Accidenti! La scala non c'era più davvero.
Giaco cominciò a disperarsi e a piagnucolare. Buttò i sacchi e sedette su un masso giallo come l'oro, la faccia tra le mani. Poi si alzò con la morte nel cuore e prese a girovagare, piangendo, senza requie per l'immenso « disco » luminoso.
Avete capito cos'era accaduto? Nel balzare... dentro la Luna, Giaco aveva respinto coi piedi la cima della lunghissima scala, che era ricaduta sulla Terra: per il goloso e ladruncolo ragazzone non vi era dunque più via di far ritorno a casa.
E sapete che si dice in Valdossola? Che quell'alone che talvolta si vede intorno alla Luna nelle notti serene viene prodotto dall'evaporazione del pianto di Giaco.
Una cosa, però, non capisco: cioè come mai gli astronauti, nelle loro visite al nostro satellite naturale, non si siano finora accorti degli splendidi orti lunari e non abbiano ancora incontrato Giaco.
Mah! Spero proprio che in seguito siano più fortunati.

Salvatore ASCENZI

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

Concorsi FS

Da più parti pervengono a « Voci » richieste in merito ai concorsi pubblici in atto o in programma presso l'Azienda FS.
Pubblichiamo, pertanto, un quadro della situazione aggiornato al 31 gennaio 1975, mentre ci proponiamo di aggiornarlo ulteriormente, mese per mese.

Concorsi in via di registrazione presso la Corte dei Conti:

201 posti di Operaio qualificato (per il Serv. Lav.); 200 posti di Operaio armamento; 18 posti di Ispettore (Laurea in Giurisprudenza e altre); 18 posti di Ispettore (Laurea in Econ. e Comm. e altre); 6 posti di Ispettore (Laurea in Matematica e altre).

Concorsi in programma:

per Ispettore (Laurea in Chimica e Chimica Ind.); Ispettore (Laurea in Fisica); Ispettore (Laurea in Ingegneria); Capo tecnico (Periti Tessili e Conf.); Infermiere; Tecnico di radiologia; Capo stazione (limitato ad alcuni Compartimenti); Capo gestione (limitato ad alcuni Compartimenti); Capo tecnico della Linea; Capo tecnico (per le esigenze del Servizio Trazione); Assistente di stazione (limitato ad alcuni Compartimenti); Conduttore (limitato ad alcuni Compartimenti); A. Macchinista (limitato ad alcuni Compartimenti); Gestore (limitato ad alcuni Compartimenti); Operaio armamento (limitato ad alcuni Compartimenti); Guardiano (limitato ad alcuni Compartimenti); Manovale (limitato ad alcuni Compartimenti); Applicato (limitato ad alcuni Compartimenti); Capo tecnico (per le esigenze del Serv. I.E.); Op. qualific. (per le esigenze del Serv. I.E. e Trazione).

Concorsi in via di espletamento:

2 Ispettore (medico): idonei 29, in corso assunzione; 40 Ispettore (ingegnere): idonei 118, in corso assunzione vincitori e idonei; 4 Ispettore (ing. navale): idonei 4, in corso approvazione graduatoria; 2 Ispettore (ing. chimico e meccanico): in corso revisione elaborati; 28 Capo deposito: ammessi prova orale 110, prova orale effettuata dal 3 al 19-1-1975; 15 Disegnatore (Serv. Traz.): in corso revisione elaborati, hanno portato a termine entrambi le prove 641 candidati; 50 Disegnatore (Serv. Lav.): in corso revisione elaborati, hanno portato a termine entrambe le prove 2.649 candidati; 95 Capo tecnico (Serv. I.E.): in corso revisione elaborati; hanno portato a termine la prova 3.990 cand.; 22 Applicato (stenodatt.): idonei 108; in corso richiesta documenti preferenziali; 70 Appl. tecn. (Serv. Traz.): in corso definizione graduatorie compartimentali; 75 Appl. tecn. (Serv. Lav.): in corso revisione elaborati; hanno portato a termine le prove 30.592 cand.; 20 Guardiano: idonei 2.013; in corso approvazione graduatoria; 40 Segretario (ragioniere): in corso revisione elaborati; hanno portato a termine la prova 3.837 cand. 82 Op. qualificato: in corso assunzione idonei; 7 Ispettore (ing. ind.): pubblicato bando sul B.U. n. 24 del 31-12-1974; 22 Segretario: pubblicato bando sul B.U. n. 23 del 15-12-1974.

Concorsi interni

Quanto prima sarà bandito un concorso interno ad Applicato.
Al concorso potranno prendere parte:
i Commessi capi con almeno 3 anni di anzianità nella qualifica;
i Commessi con almeno 11 anni di anzianità nella qualifica; gli Autisti con almeno 5 anni di anzianità nella qualifica.
Il programma d'esame per tale concorso è già stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della nostra Azienda del 31-1-1975 - parte terza.

Cessione orologi FS

A seguito dell'interessamento del nostro periodico per la mancata cessione in vendita ad uso privato di orologi FS, lamentata da alcuni colleghi che ne avevano fatto richiesta anteriormente al 31-12-1971, il Servizio Approvvigionamenti ha fatto presente che, dovendosi ritenere che le relative domande siano andate smarrite, è consigliabile che gli interessati inviino al Servizio stesso copia fotostatica dell'elenco di richiesta, comprendente il proprio nominativo, a suo tempo trasmesso dall'Impianto di appartenenza.
Con l'occasione, il Servizio Approvvigionamenti, a giustificazione del ritardo nell'evasione di richieste di orologi FS, ritiene opportuno informare:
— con l'estensione della vendita di orologi per uso privato si è passati da una richiesta media annua di 6000 pezzi ad una di 20.000;
— ciò ha comportato, oltre le conseguenti difficoltà di approvvigionamento, una necessaria complessa procedura di cessione. E' da considerare anche che tale consumo non era prevedibile, derivando da una scelta discrezionale e non da dati obiettivi che consentissero d'individuare tempestivamente il fabbisogno;
— la cennata complessa procedura ha reso indispensabile la utilizzazione di un elaboratore elettronico per la selezione e la elaborazione delle richieste pervenute, elaboratore che ha molteplici altre utilizzazioni, non rientrando la vendita ad uso privato nei compiti, ma aggiungendosi ad essi;
— infine è da tenere conto che debbono essere soddisfatte, con precedenza assoluta, le richieste degli aventi titolo per ragioni di servizio.
Si avverte che proprio ai fini di attuare una più snella procedura in materia, tutte le domande avanzate dal 1° gennaio 1972 e giacenti presso il Centro Elettronico Unificato al dicembre 1974 per la loro schedatura, ripartizione, elencazione, ecc. sono state annullate.
Di conseguenza, coloro che intendono usufruire della concessione in parola devono avanzare al proprio Impianto una nuova domanda sulla quale deve essere apposta la seguente dizione: « Il sottoscritto dichiara che trattasi di prima richiesta di acquisto di orologio a titolo privato. Resta inoltre edotto che la falsità o inesattezza della presente dichiarazione è punibile disciplinarmente ».
La domanda priva di tale dichiarazione non sarà presa in considerazione.

Un libro utile...

E' stata pubblicata a cura del C.A.F.I. (Collegio amministrativo ferroviario italiano) una pregevole opera divulgativa del Prof. Nino MERENDINO sull'« Ordinamento contabile e finanziario dell'Azienda FS ».
Il Prof. Merendino si è avvalso della lunga esperienza maturata presso il Servizio Ragioneria, nel quale riveste le funzioni di Capo Divisione, per presentare in un testo estremamente sintetico ma, nello stesso tempo, essenziale ed esauriente, gli aspetti più rilevanti del bilancio aziendale, le sue componenti principali, gli organi preposti alla sua redazione, i collegamenti col bilancio dello Stato, nonché la struttura degli uffici specificatamente interessati agli aspetti contabili e finanziari della gestione aziendale.
Per il suo contenuto e per la forma piana e scorrevole che lo caratterizza, l'opera si presenta particolarmente utile per tutti coloro che per ragioni di studio (concorsi, aggiornamenti culturali ecc.) o professionali siano comunque chiamati ad approfondire la conoscenza dell'ordinamento contabile e finanziario dell'Azienda FS.
Per chi fosse interessato si comunica che il volume potrà essere richiesto effettuando un versamento di L. 2.000 sul c/c n. 1/71938 intestato a: Amministrazione Ferroviaria - CAFI - Via Marsala 51 - ROMA.

Notizie OPAFS

E' stato firmato il Decreto Ministeriale con il quale vengono definite le prestazioni dell'Opera di Previdenza ed Assistenza per i Ferrovieri dello Stato (OPAFS), l'Ente che ha assunto i compiti dell'ex Opera di Previdenza. Vi sono previsti rilevanti miglioramenti rispetto alle precedenti prestazioni. Appena in grado, segnaleremo in questa rubrica i più rilevanti. Ad ogni modo, non essendo ancora completa l'organizzazione burocratica del predetto Ente, nell'intento di assicurare la continuità dei servizi contabili e finanziari, già svolti dall'Azienda FS per la ex Opera di Previdenza, la nostra Azienda è stata autorizzata per il 1975 a svolgere per conto della OPAFS i predetti servizi connessi con l'espletamento dei suoi compiti istituzionali.
Per intanto informiamo che l'OPAFS ha indetto un concorso per il conferimento di borse di studio per l'anno scolastico 1974-75.
Il concorso è aperto:
ad orfani di dipendenti di ruolo della nostra Azienda deceduti in attività di servizio, dalla 2ª elementare in avanti;
a figli di dipendenti di ruolo in attività di servizio, dalla 1ª classe delle scuole medie superiori in avanti.
Importo degli assegni:
da 20 a 30 mila lire per le scuole elementari; da 50 a 80 mila lire per le scuole medie inferiori o equivalenti; da 100 a 120 mila lire per le scuole medie superiori o equivalenti; da 200 a 240 mila lire per le Università.
La domanda per l'ammissione al concorso dovrà essere inviata direttamente all'OPAFS — presso la Direzione Generale FS - Servizio Personale - Ufficio 5° - P.zza della Croce Rossa, 1 - Roma — ed intestata al « Comitato Esecutivo dell'OPAFS ». La domanda stessa dovrà essere compilata dal concorrente, se maggiorenne, o, se minore, dal padre ovvero da chi esercita la patria potestà o la tutela *ed inviata non oltre il 31 marzo 1975.*
La domanda e i documenti ad essa allegati sono esenti dalle tasse di bollo.
La concessione della borsa di studio è subordinata all'iscrizione e alla frequenza per il corrente anno scolastico in scuole comunali, governative o parificate.
Per i particolari requisiti di età e merito scolastico per la partecipazione al concorso e la necessaria documentazione da allegare alla domanda, si può chiedere in visione il relativo bando alle Segreterie degli Impianti.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

LE PROMESSE sono state mantenute: la Commissione consultiva interregionale prima e il Comitato interministeriale per la programmazione economica poi hanno approvato il programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della Rete ferroviaria, meglio noto come « Piano dei 2.000 miliardi ». Come avevamo preannunciato nel numero precedente il Ministro dei Trasporti, sen. Martinelli, ha riproposto all'esame del Consiglio d'Amministrazione FS i criteri di distribuzione dei finanziamenti destinati al settore dei trasporti pendolari, con particolare riguardo a quelli interessanti il nodo ferroviario di Milano. « Pendolari più comodi » ha scritto LA GIUSTIZIA. « Priorità di interventi per i pendolari di Milano » ha affermato IL SOLE 24 ORE, mentre IL GIORNO ha precisato « tredici miliardi in più per i pendolari del Milanese ». « Il ripetersi dei blocchi alle linee ferroviarie che servono le grandi aree industriali, attuati dai pendolari per protestare contro l'insufficienza delle reti locali — ha commentato IL GIORNALE — ha convinto a rivedere almeno in parte i criteri di distribuzione dei duemila miliardi destinati a rafforzare le FS ». « Per il trasporto dei pendolari: modifica al programma di interventi » ha detto ORE 12. Il fatto che il Consiglio d'Amministrazione delle FS sia stato nuovamente chiamato a discutere questo angoscioso problema dei trasporti pendolari, è decisamente positivo anche se arriva con notevole ritardo, ha affermato PAESE SERA. « Miglioreranno i trasporti per i pendolari » ha scritto IL GIORNALE D'ITALIA nel dare notizia dei provvedimenti adottati a modifica del precedente programma, nel cui quadro rientra la decisione di quadruplicare la linea Milano-Treviglio, la più intasata della Lombardia, come l'ha definita il CORRIERE DELLA SERA. « I vantaggi che ne deriveranno sono intuibili, ha osservato LA NOTTE. Da anni si parlava di questo progetto. Ora il più è fatto ».

Successivamente il « Piano », come era stato stabilito, è passato all'esame e all'approvazione della Commissione consultiva interregionale. IL GAZZETTINO, IL SOLE 24 ORE e IL POPOLO, nel dare la notizia hanno pure riportato le dichiarazioni rilasciate in proposito dal Ministro Martinelli, il quale non ha mancato di porre in rilievo che siamo ormai prossimi alla fase operativa di questo importante e atteso programma di lavori, che potrà realizzare buona parte del riassetto delle nostre comunicazioni ferroviarie e, al tempo stesso, potrà rappresentare una efficace misura anticongiunturale contro la disoccupazione.

« Il finanziamento dovrebbe consentire all'Azienda ferroviaria di colmare gravi lacune negli impianti fissi e nel parco rotabili per ottenere un «salto di qualità» — ha commentato IL CORRIERE DEI COSTRUTTORI, commentando: « duemila miliardi sono una somma considerevole se si pensa alle scarse risorse disponibili da parte dello Stato; una somma modesta, se la si raffronta invece alle notevoli esigenze della rete ferroviaria italiana, troppo a lungo ignorata dai piani finanziari e bisognosa pertanto di recuperare onerosi ritardi ».

«Esistono ora le condizioni e i finanziamenti per realizzare un forte aumento delle commesse di materiale rotabile, ha aggiunto A. Carri sull'UNITA', e occorre premere perché le somme disponibili siano effettivamente spese entro i termini stabiliti in modo da garantire lo sviluppo dell'attività produttiva delle ditte costruttrici di materiale rotabile e un rapido rinnovo dei veicoli ferroviari in circolazione ».

Dopo quella della Commissione consultiva interregionale, il Piano ha avuto l'approvazione definitiva del CIPE, il quale, come hanno precisato PAESE SERA, L'OSSERVATORE ROMANO, IL GIORNALE DI SICILIA, IL PICCOLO, IL TEMPO, IL MESSAGGERO, IL FIORINO, LA NAZIONE, ha espresso il suo consenso non soltanto per quanto riguarda le quote di ripartizione fra il centro-sud e il centro-nord, rispettivamente del 42 e del 58 per cento, ma anche per i singoli programmi regionali.

Con questa decisione — ha scritto IL GIORNALE — il programma dovrebbe entrare nella fase esecutiva. Il Ministro Martinelli firmerà quanto prima i decreti interministeriali (di concerto con il Tesoro e con il Bilancio) che daranno l'avvio pratico al programma stesso ed entro un tempo ragionevolmente breve potranno essere indetti i primi appalti per la esecuzione dei lavori previsti.

« Si tratta di programmi celeri e precisi, data l'urgenza degli interventi », ha commentato in un altro articolo dedicato all'argomento l'OSSERVATORE ROMANO; « investimenti ben programmati » ha aggiunto DEMOCRAZIA E LAVORO, ricordando che questo nuovo Piano costituisce la sintesi delle azioni da svolgere per raggiungere gli obiettivi di una politica dei trasporti coerente con l'azione programmatica dello Stato, anche ai fini di un migliore assetto del territorio.

« Può sembrare un paradosso, ha concluso da parte sua LA STAMPA, ma nell'anno della crisi più drammatica, inizia il rilancio delle Ferrovie dello Stato. Quasi tutti i settori produttivi sono in difficoltà, migliaia di lavoratori in cassa integrazione, molti altri disoccupati, aumentano le aziende fallite: le Ferrovie al contrario stanno togliendosi la ruggine di decenni di stasi e di ritardi. Il rinnovamento sarà notevole, i miglioramenti rilevanti ».

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

SE FOSSE accaduto in Italia, avremmo potuto ben dire con Pappagone « non si può fare un piacere a nisciuno »! Disturbata dall'improvviso passaggio di un treno nel suo tranquillo pascolare in un campo rigoglioso d'erba, una grossa mucca si è imbizzarrita e ha sferrato un poderoso calcio al contadino che tentava di evitare il peggio. Nel colpo l'uomo, sordo ormai da anni, ha riacquistato l'udito, ma ha cominciato a lanciare anatemi sia contro la vacca che contro il macchinista del treno, dimostrando di essere tutt'altro che soddisfatto per la tranquillità perduta.

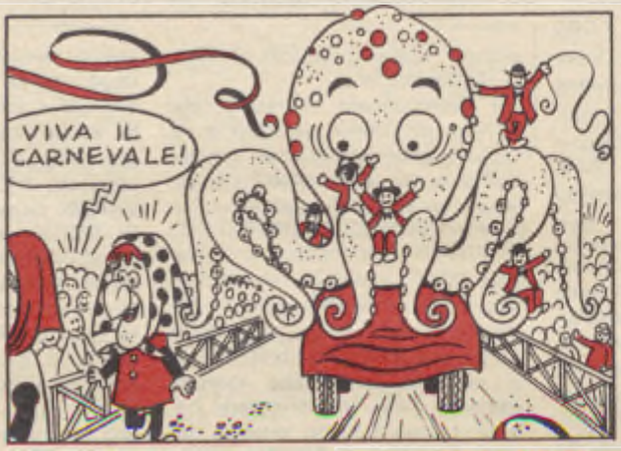
M. G.

Una bella vaporiera mezza bianca e mezza nera

Nei rioni cittadini vecchi, giovani e bambini sono in grande agitazione: c'è il concorso inter-rione per il carro più geniale presentato a carnevale.

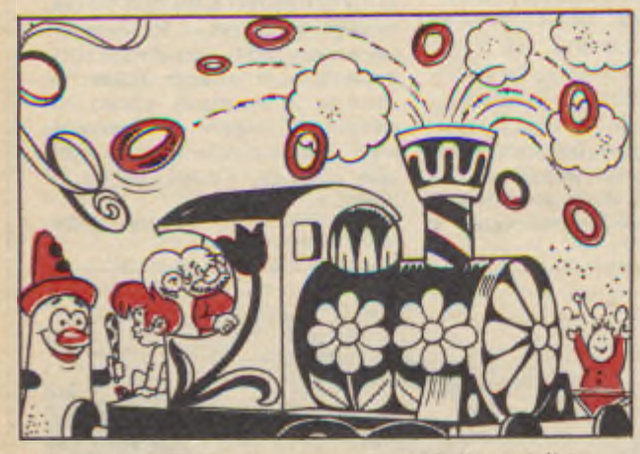
Nel rione di « Fioretto », di Frescura e di Ninetto, Zio Frescura si dà attorno e lavora tutto il giorno,

Finalmente ecco il debutto: grande folla dappertutto. Mentre inizia la sfilata l'attesissima parata,



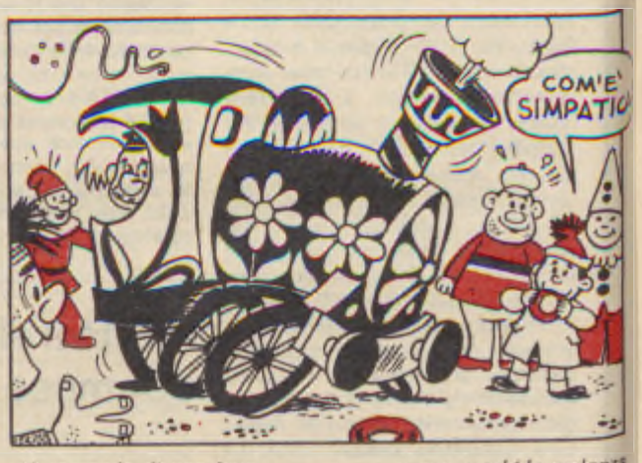
Carri belli, brutti, strani giganteschi, bassi, nani e ora quello di « Fioretto » di Frescura e di Ninetto.

E' una bella vaporiera. Mezza bianca e mezza nera:



dal camino sottile fumo Mescolato col profumo di ciambelle vanigliate che ora vengono sbuffate,

calde, morbide, fragranti tra la folla degli astanti.



Al comando di una leva o si abbassa o si solleva e con morbida cadenza fa una bella riverenza.

marcia avanti, marcia indietro fa una curva in mezzo metro.

Primo premio chiaro e netto al rione di « Fioretto » e alla super vaporiera mezza bianca e mezza nera.

Mentre impazza Bassamura il nipote e zio Frescura fanno sei giri d'onore tra gli sbuffi del vapore.

NOTIZIE BNC

All'insegna della solidarietà

Per il ferroviere ucciso e per il collega ferito nella tentata rapina a Milano Smistamento

A seguito del tragico tentativo di rapina nell'impianto di Milano Smistamento in cui un ferroviere ha perso la vita ed un altro è rimasto gravemente ferito, la B.N.C. ha disposto l'assegnazione della somma di L. 500.000 a favore della vedova di Pasquale CENNAMO e della somma di L. 200.000 a favore di Rocco COLOTTI.

Per un bambino che deve essere sottoposto a un delicato intervento chirurgico

La B.N.C. ha altresì erogato la somma di L. 500.000 al Manovratore Romeo COLLINA del Compartimento di Bologna, il cui figlio, affetto da grave malformazione cardiaca, dovrà essere sottoposto ad un delicato intervento chirurgico.

"Voci" e la Banca per il 1975

LE INIZIATIVE abbinate di « Voci della Rotaia » e della Banca, che possiamo ormai definire « tradizionali » saranno puntualmente riprese nel corso del 1975.
Nell'anno che si è da poco concluso, migliaia di ferrovieri ed i loro ragazzi hanno potuto godere dei vari benefici previsti nel quadro della collaborazione del Periodico Aziendale con la Banca. Basti solo pensare al successo dei nostri Concorsi per i ragazzi e della iniziativa dei premi vacanze che ha portato in villeggiatura sul mare di Rimini tante famiglie di nostri colleghi.

Ed eccoci alle iniziative per il 1975:

- **Premi scolastici ai ragazzi che conseguiranno con la migliore votazione la promozione dalla quarta alla quinta elementare nell'anno scolastico 1974-75.**
- **Premi per iniziative speciali a favore dei ragazzi e dei genitori.**
- **Premi per i concorsi tra ragazzi che saranno banditi nel corso del 1975.**
- **Premi vacanze per i ferrovieri e le loro famiglie.**
- **Premi in denaro per la « Giornata del Ferroviere ».**
- **Premi in denaro a quanti si sono distinti per la collaborazione a « Voci della Rotaia ».**

Per poter partecipare all'assegnazione di questi premi occorre essere abbonati a « Voci della Rotaia », Soci della Banca (cioè possedere una o più quote di capitale da lire 1.000) e nel contempo correntisti o assicurati.

Assegni B.N.C. in pagamento alle casse di stazione

MOLTE lettere stanno giungendo qui alla Banca e alla Redazione di « Voci », provenienti in genere da piccoli centri di ogni parte d'Italia, in cui, sostanzialmente, sia pure con qualche divergenza nei punti di vista, si avanza una stessa proposta. Si chiede cioè di dar vita ad una iniziativa che dovrebbe concretarsi nella autorizzazione alle Casse di Stazione F.S. di pagare gli assegni di conto corrente emessi dai ferrovieri-clienti della Banca Nazionale delle Comunicazioni.

Sono ovviamente intuibili i vantaggi che questa innovazione potrebbe portare agli interessati che, oggi come oggi, pur avendo in tasca il loro bravo libretto di assegni, non trovano spesso il modo di procurarsi denaro contante. E questo vale tanto per le città dove esiste un'Agenzia della B.N.C. — perché gli impegni di lavoro non consentono di raggiungerla durante l'orario di apertura — quanto per i piccoli centri dove non esiste né l'Agenzia della nostra Banca né quella di altri Istituti di Credito.

Noi della Banca siamo senz'altro favorevoli ad una innovazione del genere e ovviamente **siamo disposti a garantire comunque la copertura degli assegni pagati ai ferrovieri-clienti presso le Casse di Stazione.** Semmai, anche tenendo conto della scarsa disponibilità di liquido nelle stazioni più piccole, suggeriremmo di limitare l'importo degli assegni in questione a L. 50.000.

Con la nuova soluzione, insomma, i ferrovieri correntisti verrebbero a disporre di centinaia di sportelli per così dire parabancari in ogni parte della Rete.

Auto: 459 lire al mese per assicurarsi contro il furto

LE TARIFFE per l'assicurazione-auto vengono stabilite dal Ministero dell'Industria, ma per i ferrovieri che si assicurano B.N.C. il pagamento viene effettuato in dodici mesi con trattenuta sullo stipendio. Fatevi i conti in tasca e vi accorgerete che è un bel vantaggio. E inoltre considerate che è un'assicurazione « fatta in famiglia » con la comprensione la sollecitudine la fiducia reciproca che questo comporta: la Vostra Banca vi offre la massima disponibilità e riduce al minimo lo spirito fiscale.

Tenete infine conto delle condizioni particolarmente vantaggiose che la Banca vi offre per le garanzie accessorie.

Per assicurare contro il furto una Fiat 126 nuova pagate 459 lire mensili, per una Fiat 127, 643 lire mensili.

E se vi siete assicurati contro il furto godrete gratuitamente dell'assicurazione contro l'incendio e contro l'imbrattatura della tappezzeria.

Per l'assicurazione infortuni, infine pagate 70-80 lire mensili a seconda che si tratti dei trasportati o del guidatore.

CINEMA

Visconti: tra coraggio e degradazione

QUASI tutti i film di Luchino Visconti sono la storia di una disgregazione familiare o morale o sociale: da *Senso* a *Rocco e i suoi fratelli*, da *La caduta degli dei* a *Morte a Venezia* a *Ludwig*. Anche il suo ultimo film, *Gruppo di famiglia in un interno*, sembra esserlo in qualche modo ma non è così. Il film è la storia di un vecchio e stimato professore, gelosissimo delle sue abitudini e della sua solitudine, che ad un tratto vede la sua vita irresistibilmente sconvolta da certi inquilini a cui malauguratamente e controvoglia ha affittato il piano superiore della sua casa. Anche qui sembrerebbe trattarsi di una disgregazione; in questo caso di un ordine e un sistema di vita faticosamente costruiti e custoditi. Ma stavolta è qualcosa di più e di diverso.

Emblematicamente, ad un certo punto del film, viene raccontata la storia di quello scrittore che ogni notte sente con fastidio i rumori e i passi dell'inquilino del piano di sopra. Poi, improvvisamente, l'inquilino scompare e per molti giorni c'è solo silenzio. Lo scrittore se ne è ormai quasi dimenticato quando ecco che l'inquilino ritorna e di nuovo cominciano i rumori. E così di seguito con un succedersi di scomparse e apparizioni ma più passa il tempo e più le assenze dell'inquilino si fanno rare. Fino a che lo scrittore si abitua a quella presenza ormai divenuta costante. In realtà, il misterioso inquilino è la morte. Nel film di Visconti, invece, gli inquilini del piano di sopra, giovani e belli, moderni e maleducati, non sono la morte ma la vita, con le sue tentazioni e le sue brutture, la bellezza e l'inevitabile corruzione.

E' proprio per l'impatto violento con tale realtà che il protagonista del film si sveglia dal suo profondo letargo senza orizzonti. Nel film non c'è quindi solo disgregazione e degradazione, ma presa di coscienza e responsabilizzazione civile.

Questo ci pare l'aspetto che sottolinea meglio lo scarto stilistico e ideologico di **Gruppo di famiglia in un interno.** Per il resto il film s'inquadra perfettamente nelle caratteristiche tipiche del cinema di Visconti. Un cinema dove la necessità di chiarire sempre e completamente ogni situazione (anche psicologica), atteggiamento o atto provoca spesso un difetto di ordine strutturale e stilistico: la prolissità in luogo della sintesi, il ritmo largo invece che scandito, la circonlocuzione in luogo del riferimento diretto.

In **Gruppo di famiglia in un interno,** svolgendosi il film tutto in un solo ambiente, tali caratteristiche vengono accentuate ma trovano anche una giustificazione: la lentezza del ritmo e la ridondanza e l'indugiare dello stile si spiegano infatti con il faticoso e combattuto itinerario del protagonista che, trasalimento dopo trasalimento, passa dal rifiuto totale della realtà ad una presa di coscienza della stessa.

Ma in **Gruppo di famiglia in un interno** sono anche altri gli elementi di particolare interesse. Perfettamente riuscita, un vero e proprio film nel film, è tutta la parte relativa al particolare rapporto tra il professore (magistralmente interpretato da Burt Lancaster) e i suoi giovani e invadenti inquilini. Il nascere, l'interrompersi, il riaccendersi di questo rapporto sono condotti da Visconti con grande intelligenza e finezza psicologica. Più i giovani appaiono abbietti, depravati, moralmente sporchi, più il professore ne è misteriosamente attratto. Al di là di una possibile vena omosessuale presente nel film, qui si deve parlare di vero e proprio vampirismo: il professore è attratto soprattutto dalla loro giovinezza, cioè dalla sua età perduta. E' la morte che viene irresistibilmente attratta dalla vita.

Visconti è uno degli ultimi « mostri sacri » viventi del cinema italiano, e come tale ha il coraggio ad ogni film di rimettere sempre tutto in gioco e di coinvolgersi in prima persona. E questo in **Gruppo di famiglia** si sente e come.

Accanto a Burt Lancaster (già citato), occorre citare anche il bravo Helmut Berger, Silvana Mangano e, in brevi apparizioni, Claudia Cardinale, Dominique Sanda e Romolo Valli.

I FILM DA VEDERE

Per tutti

Chinatown di Roman Polanski
Gruppo di famiglia in un interno di Luchino Visconti
C'eravamo tanto amati di Ettore Scola
California Poker di Robert Altman
Romanzo popolare di Mario Monicelli
C'era una volta Hollywood di Jack Haley

Per gli esperti

Sweet movie di Dusan Makavejef
L'invito di Claude Goretta
Il fantasma della libertà di Luis Bunuel.

Helmut Berger e Claudia Marsani in « Gruppo di famiglia in un interno ». A sinistra, Burt Lancaster in una drammatica sequenza dello stesso film.

TELEVISIONE

Le piante e la vita

PENSARE che le piante potessero reagire alle emozioni esterne come esseri umani era fino a poco tempo fa un'assurdità. Adesso qualcuno comincia ad avere dei dubbi, soprattutto chi ha visto recentemente l'incontro televisivo con Cleve Backster. Backster è il noto ricercatore scientifico americano che, una notte del febbraio 1966, applicò quasi per gioco gli elettrodi della macchina della verità ad una grande pianta di casa sua. Il risultato fu sconcertante. Con grande sorpresa Backster notò che il poligrafo della macchina della verità registrava reazioni in tutto simili a quelle umane: la curva cosiddetta del dolore o della paura se veniva bruciata una foglia, quella del sollievo se la pianta veniva innaffiata.

Da quella notte, ovviamente, Backster moltiplicò e perfezionò i suoi esperimenti sulle piante e cominciò a pubblicare i dati e le prove raggiunte in articoli e saggi scientifici. Ma con la divulgazione della sua attività di ricerca Backster cominciò anche ad essere al centro delle polemiche e delle contestazioni degli ambienti scientifici ufficiali.

Da una parte guardato con sospetto da chi lo crede una specie di ciarlatano, dall'altro strumentalizzato brutalmente per scopi pubblicitari, Cleve Backster è diventato suo malgrado un fenomeno di costume più che un caso scientifico.

Ma a distanza di nove anni dall'inizio delle sue ricerche a quali risultati è giunto il lavoro di Backster? Una volta confermate quali potrebbero essere le applicazioni delle ipotesi di Backster? Qual è attualmente la posizione della scienza ufficiale di fronte a tale problema?

A queste e ad altre domande ha risposto direttamente Cleve Backster nel corso di un interessante incontro organizzato dalla rubrica televisiva « Spazio » e andata in onda nel pomeriggio del 4 febbraio scorso.

Nel corso del programma Backster ha raccontato con accenti appassionati le sue esperienze di ricercatore e soprattutto le sue speranze di scienziato. Secondo Backster nelle piante c'è come un meccanismo di difesa: quando si sentono minacciate reagiscono o perdono coscienza proprio come capita all'uomo. Qualsiasi cellula vibrerebbe a delle sensazioni esterne. Ognuno sa che gli animali sentono i pericoli che stanno per accadere: ad esempio i terremoti. Qualche cosa di simile accadrebbe con le piante

Nel corso del dibattito queste tesi sono state discusse da esperti illustri come il botanico Prof. Giacomini, il biologo Prof. Casciani, il fisiologo vegetale Prof. Bertossi e infine il poeta Carlo Betocchi che ha portato una nota « visionaria » ma intelligente alla discussione.

Nel corso del programma sono stati proiettati anche alcuni filmati che documentano alcuni dei più sconcertanti esperimenti di Backster.

Ma naturalmente l'incontro televisivo non poteva chiarire i dubbi che circondano l'attività del ricercatore americano (gli esperti italiani hanno contestato non tanto l'ipotesi scientifica di Backster, quanto il suo metodo di rilevamento e analisi dei dati), ma al di là delle ipotesi più o meno fantascientifiche, ha contribuito ad allargare il discorso scientifico oltre i confini rigorosamente razionalistici della ricerca e della conoscenza umane.

SEGNALAZIONI / TV

IL REGISTA Sandro Sequi ha concluso in questi giorni negli studi TV di Roma le riprese di « Ritratto di signora », uno sceneggiato tratto dal romanzo di Henry James che sarà trasmesso in TV in quattro puntate. Protagonista, nella parte della giovane americana Isabella Archer, è Ileana Ghione. Fra gli altri interpreti principali: Nando Gazzolo, Paolo Graziosi, Roberto Bisacco, Tonino Pierfederici e Olga Villi. Nel romanzo, pubblicato nel 1881, James torna su un tema che riappare spesso nella sua produzione letteraria: quello dell'influsso del « vecchio continente » sugli americani in viaggio in Europa.

* * *

E' attualmente in fase di registrazione un nuovo giallo televisivo a puntate di Biagio Proietti, Dov'è Anna? Protagonisti del lavoro sono Mariano Rigillo, Scilla Gabel, Pier Paolo Capponi e Roldano Lupi.

LIBRI

Il processo Murri

IL 28 AGOSTO 1902, il conte Francesco Bonmartini, marito di Linda Murri, figlia del grande clinico, viene ucciso nella sua abitazione di Bologna, trafitto da tredici pugnalate. Dapprima si crede a un tentativo di rapina degenerato in omicidio, ma ben presto, tra la curiosità morbosa di tutta la città, gli eventi precipitano clamorosamente fino a coinvolgere direttamente nell'omicidio i figli stessi del Prof. Murri, Linda e Tullio.

Per la particolare posizione sociale e politica della famiglia Murri, ben presto il processo giudiziario acquista contorni assai più vasti e complessi. Il processo Murri, sottratto alla sede naturale di Bologna per « legittima suspicione », fu soprattutto un momento di scontro politico (tra ambienti clericali e ambienti progressisti) e un grande fatto spettacolare, dove si avvicendarono dramma e miseria morale, pregiudizi e basse strumentalizzazioni.

A quelle clamorose vicende sono stati recentemente dedicati un film di successo (*Fatti di gente perbene* di Bolognini) e un interessante libro di Renzo Renzi: *Il processo Murri* (Cappelli Editore, pp. 138, L. 3.000).

Il libro di Renzi, attraverso vari piani di lettura, scava in profondità tra le pieghe del caso Murri, riproponendo al di là del fatto delittuoso quelle implicazioni sociali e morali che sconvolsero e coinvolsero un'intera società. Il risultato è quello di far capire come di fronte al processo Murri e alle lotte politiche e ideologiche ad esso collegate, la società di quel tempo ebbe la possibilità di specchiarsi e cogliere la faccia vera di se stessa, scorgendone il volto segreto dietro facciate di perbenismo e di paludata miseria morale.

Il lettore di oggi ha un'ulteriore possibilità di lettura. Il tempo trascorso permette una visione storicistica di quei fatti e di riformulare un nuovo giudizio.

Sulla miriade dei personaggi del libro e sulle vicende di bassa politica locale, ciò che emerge è soprattutto la grandezza del comportamento e del rigore morale del Prof. Murri, vera e incolpevole vittima di quei fatti.

Un libro come *Il processo Murri* si ripropone dunque in tutto il suo interesse specialmente per le considerazioni che implicitamente permette di fare su certi fatti che, al di là dell'epoca in cui sono accaduti, nella loro emblematicità rimangono e rimarranno contemporanei.

SEGNALAZIONI / LIBRI

L'ANNO Santo appena aperto rappresenta un momento importante non solo per il mondo cattolico. Al di là dell'aspetto strettamente spirituale, infatti, la celebrazione del giubileo mette in moto tutta una serie di meccanismi economici e turistici di non secondaria importanza. Ma soprattutto l'Anno Santo è per milioni di uomini l'occasione per viaggiare e visitare luoghi di Roma e dintorni.

A tale riguardo, tra la vasta pubblicistica uscita in materia negli ultimi tempi, merita un cenno particolare: Gli Anni Santi *di Michele Di Lorenzo (Vip Editrice, pp. 152, L. 3.000).*

Si tratta di un'agile ed esaurie pubblicazione che, a parte un avvincente excursus storico lungo gli Anni Santi già celebrati (dal 1300 fino ad oggi), si propone anche come opera di consultazione a completo servizio del lettore. C'è infatti, nelle ultime pagine del volume, una nutrita appendice sottotitolata « Come e dove alloggiare e mangiare a Roma e dintorni nell'anno giubilare 1975 ».

In questa appendice sono riportate caratteristiche, ubicazione e prezzi di un gran numero di alberghi e ristoranti romani.

* * *

Memorie *di Jozsef Mindszenty - Rusconi Editore, pp. 389 - L. 5.500.*

Il caso umano e politico del cardinale Mindszenty raccontato dal suo protagonista principale.

* * *

Le lunghe notti bianche *di Raffaele Cracovia - Editrice Italiana letteraria, pp. 138 - L. 3.000.*

Il mondo dello spionaggio rivisitato con accenti umanistici e realistici da un giovane e interessante scrittore.

GRATIS
a casa vostra
UN' OPERA REALIZZATA NEL 1974

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 1974

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'ineliminabile necessità di sapere

Utilissima per voi, necessaria ai vostri figli, il suo prezzo di copertina è di 140.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire

80.000

(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e riceverete 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, (cm. 27,5x20) carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 46 - 00162 Roma - Tel. 83.83.448.
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:
☐ ☐ unafruire dell'abbuono di L. 60.000 a me riservato e pagherò così l'importo ridotto di L. 80.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate; l'importo ridotto di L. 80.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate; unafruire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 70.000 che verserò, senza anticipo, in 4 rate.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma .....
Cognome ..... Nome ..... Cap. .....
Tessera n. ..... Città ..... N. .....
Via .....

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

...e dalle 'a libbertà!

NUOVA ed importante incisione per Peppino Gagliardi che la Philips (distribuita dalla Phonogram) immette in questi giorni sul mercato discografico. « Quanno figlieto chiagne e vo' cantà, cerca 'int' 'a sacca... e dalle 'a libbertà » è il significativo titolo del long playing, un piccolo e sentito omaggio alla sua Napoli, una Napoli ancora viva, fatta, come dice Gagliardi nella sua presentazione, di scorci, di pitture di ambienti, di momenti di vita popolaresca.
In questo disco, l'artista partenopeo s'immerge in questa atmosfera particolare e con l'aiuto di alcuni grandi poeti napoletani ci porta un'immagine di Napoli viva, penetrante, personale. I momenti migliori del disco sono quelli più spontanei, i meno ricercati quali « Addò vaie?... chi sape niente... » musicata su un testo tratto da una poesia di Eduardo Nicolardi, « Sera napulitana » di Ettore De Mura e « N'aucelluzzo » di Raffaele Sacco. Ma anche le altre poesie che Gagliardi ha musicato portano firme note, quali quelle di E.A. Mario, Tito Manlio, Salvatore Di Giacomo, Ernesto Murolo, Ferdinando Russo, oltre che a quella dell'inseparabile Gaetano Amendola che ha avuto, insieme al già citato De Mura, anche il compito di coordinatore di tutto il lavoro svolto da Gagliardi. Gran merito della buona riuscita di quest'opera va anche all'arrangiatore Claudio Gizzi, autore di ottimo lavoro. Infine un disco importante anche per il notevole sforzo creativo richiesto soprattutto per il continuo riferimento che l'autore ha dovuto tenere presente nel creare le atmosfere giuste per un mondo forse ormai scomparso.
Nuovo disco anche per Ringo Starr, l'ex batterista degli ormai leggendari Beatles. Proveniente dallo strepitoso successo del precedente 33 « Ringo », la EMI Italiana pubblica, per l'etichetta Apple, « Goodnight Vienna », un più che dignitoso long playing caratterizzato, come è abitudine per Ringo Starr, dalla spensieratezza e dalla notevole carica di simpatia che il batterista-cantante sprigiona da tutti i pori. Contorniato da grandi personaggi, quali Elton John, Harry Nilsson, Billy Preston, Klaus Voorman, e John Lennon, Ringo si può meglio sbizzarrire con brani nuovi e non, quali la celeberrima « Only you », « Husbands and wives », e « Occapella » che rappresentano i momenti più simpatici dell'intero disco. Tra i brani nuovi vogliamo ricordarvi « Goodnight Vienna » di John Lennon, « Snookeroo » di Elton John e « Oo-wee » dello stesso Ringo Starr che ci sembrano i più riusciti.

SONO USCITI SUL MERCATO...

45 GIRI

1) **Un corpo e un'anima** - Wess e Dori Ghezzi (Durium)
2) **Kung fu fighting** - Carl Douglas (Durium M. E.)
3) **Sereno è...** - Drupi (Ricordi)
4) **Verde** - G. & M. Orchestra (RCA Original Cast)
5) **Only you** - Ringo Starr (Apple)
6) **Sugar baby love** - La Ouinta Faccia (Euro International)
7) **Sugar baby love** - The Rubettes (Polydor)
8) **Un'altra donna** - I Cugini di Campagna (Pull)
9) **Do you kill me or do I kill you?** - The Les Humphries Singers (Decca)
10) **Se mi vuoi** - Cico (CBS)

33 GIRI

1) **Anima latina** - Lucio Battisti (Numero Uno)
2) **Borboletta** - Santana (CBS)
3) **Philly Sound** - Esecutori vari (Philadelphia International)
4) **Goodnight Vienna** - Ringo Starr (Apple)
5) **Dark horse** - George Harrison (Apple)
6) **Sereno è...** - Drupi (Ricordi)
7) **Li sarracini adorano lu sole** - Nuova Compagnia di Canto Popolare (EMI)
8) **In concert** - James Last (Polydor)
9) **La voglia di sognare** - Ornella Vanoni (Vanilla)
10) **Stanze di vita quotidiana** - Francesco Guccini (Columbia)

CLASSIFICHE

...45 GIRI

Milk of paradise / I've drunk in my dream - Junies Russo (Basf)
La grange / Beer drinkers & hell raisers - Z Z Top (London)
Meno male che adesso non c'è Nerone / Parli di preghiere - Edoardo Bennato (Ricordi)
Brown eyed girl / Goodbye baby - Van Morrison (London)
That not how it goes / Everybody needs love - Bloodstone (Decca)
La musica muore / Metamorfosi - Juri Camisasca (Bla... Bla)

...33 GIRI

L'arma meravigliosa - Bruno Nicolai (King)

LE NOSTRE VOCI

(segue da pag. 3)

alle dipendenze dello Stato nemmeno per un'ora (11 anni e più di marina).

Cosa ne dice? Oppure è da credere che il servizio che ho svolto in Marina non sia stato fatto per lo Stato. Ma bensì per chi altro?

Come mai quella legge ha subito continue variazioni da quando è uscita?

Negli uffici dell'Off. Loc. di Rimini — dove attualmente presto servizio — in un primo tempo cominciarono a fare il conteggio per gli scatti che mi aspettavano poi tutto è andato a monte. Come si spiega questo?

Angelo Tura
Operaio Specializzato
Officina Loc.ve Rimini

● *Anche per il Suo caso abbiamo interpellato il competente Ufficio del Servizio Personale, ma purtroppo non abbiamo avuto quelle risposte positive che speravamo di poterLe dare.*

Un parere fornito dal Consiglio di Stato (per la precisione il parere n. 969 del 19.6.73) fa presente che i servizi prestati in carriere militari non possono trovare valutazione ai sensi dell'art. 26 della legge 775/70, in quanto tale norma, inserita in un sistema legislativo riguardante la disciplina del rapporto d'impiego dei dipendenti civili di Stato, non può che riferirsi a servizi prestati nell'ambito di quest'ultimo rapporto.

E stando così le cose, Lei, purtroppo, non ha titolo ai benefici della legge in questione, poiché non ha alcun rilievo la circostanza che non vi sia stata alcuna interruzione tra il servizio militare e quello civile.

UN NUOVO INDUMENTO PER IL PERSONALE ESECUTIVO DELLA LINEA

Caro « Voci »,

come va che il personale di altri Servizi ha la divisa, la camicia, il cappotto e il berretto gratis e noi del Servizio Lavori non abbiamo nessuna divisa mentre il berretto lo dobbiamo comprare? Prego caldamente di pubblicare questa mia richiesta su « Voci » e spiegare come stanno le cose.

Domenico Santelli
Operaio Armamento
7° Tronco Paola 2° Cantone Fuscaldo

● *Il personale esecutivo della linea (Operai Spec.ti ed Operai dell'Arm.to) ha titolo alla fornitura gratuita, ogni 24 mesi, di due abiti da lavoro (uno estivo e uno invernale) che vengono regolarmente forniti su richiesta degli interessati, tramite gli Impianti di appartenenza.*

Detto abito verrà quanto prima sostituito con un nuovo indumento, attualmente all'esame dell'apposita Commissione per lo studio del nuovo Regolamento per il V.U., le cui caratteristiche saranno il più possibile funzionali rispetto ai compiti che gli Agenti sono chiamati ad assolvere.

Per quanto riguarda il berretto, esso viene acquistato a cura e spese degli interessati ma l'Azienda interviene con un doppio contributo che è all'incirca pari al costo del berretto stesso.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

La settimana del tempo libero

ORGANIZZATA dal D.L.F. avrà luogo a Firenze dal 29 maggio al 4 giugno la Settimana del Tempo Libero, una interessante manifestazione che vedrà impegnati i nostri colleghi in gare, mostre, dibattiti di grande interesse. Diamo qui di seguito il dettaglio della manifestazione avvertendo che ulteriori chiarimenti possono essere chiesti all'Ufficio Centrale del D.L.F. o alla segreteria del Sodalizio di Firenze.

29/5 - Firenze - Apertura ufficiale della Settimana del Tempo Libero con il Campionato Nazionale Bocce R.N.

30/5 - Firenze - Inizio Campionato Nazionale Tennis; **Prato** - 1ª Giornata del Concorso Nazionale Ferroviario del Cinema F.R. (Selezioni).

31/5 - Firenze - Proseguimento del Campionato Nazionale Tennis; **Montecatini** - Inizio Campionato Nazionale Tiro al Piattello; **Prato** - 2ª Giornata del Concorso Nazionale Ferroviario del Cinema F.R. (Proiezione opere selezionate); **Firenze** - Conferenza-dibattito « Sport formativo » - « Sport e Salute ».

1/6 - Firenze - Ore 9,30. Premiazione Concorso Nazionale Ferroviaria di Fotografia Artistica e inaugurazione relativa Mostra; **Firenze** - Inaugurazione e premiazione Mostra Intercompartimentale Filatelia; **Firenze** - Proseguimento Campionato Nazionale Tennis; **Prato** - Ore 21 serata conclusiva con proiezioni e premiazione migliori film selezionati del Concorso del Cinema F.R.; **Montecatini** - Finali e premiazione Campionato Nazionale di Tiro al Piattello; **Firenze** - Raduno cicloturistico Intercompartimentale; **Pontassieve** - Gara Intercompartimentale di Pesca a Squadre.

2/6 -Firenze - Finali e premiazione del Campionato Nazionale Tennis; **Firenze** - (Campo via Paisiello) Incontro di Calcio tra le Rappresentative di Firenze e Palermo; **Firenze** - (Palestra Piazza Adua) Incontro Intercompatimentale Judò tra le squadre di Firenze, Trieste e Roma; **Firenze** - Dibattito sui problemi del Tempo Libero dei Ferrovieri.

3/6 - Firenze - Proiezione delle diapositive del Concorso Nazionale e dei films premiati.

4/6 - Firenze - Chiusura delle Mostre Fotografica e Filatelica; **Firenze** - Conclusione della Settimana del Tempo Libero 1975 con programma cinematografico e teatrale presso il Salone Sociale.

Note d'arte

Al Centro D'Arte « La Vetta » di Napoli il pittore Vincenzo Pucciarelli — nostro apprezzato collega e attivissimo dirigente del Dopolavoro ferroviario di Napoli — ha concluso la sua personale.

Ammirando i ventiquattro quadri: fiori, paesaggi, nature morte e nudi, esposti dal Pucciarelli ci si accorge subito di trovarsi di fronte ad un artista dotato di naturale talento e di non comuni mezzi espressivi, in continua ricerca di esprimere, attraverso il colore, sempre meglio ciò che intimamente sente.

La naturalezza, la particolare tecnica, la morbidezza dei colori sono le principali qualità che si riscontrano nell'arte del Pucciarelli; qualità, a nostro avviso, che, oltre a personalizzare l'artista, lo pongono — come ha dimostrato la larga partecipazione di pubblico ed il consenso della critica — sulla strada di sempre maggiori successi.

Allenatore di calcio e ferroviere, il nostro collega Enrico Novelli Segretario del Servizio Affari Generali ha visto aggiungersi ai già numerosi riconoscimenti sportivi anche le congratulazioni di un illustre intenditore di calcio, Nils Liedholm. Il prestigioso ex giocatore del Milan e della nazionale svedese e ora allenatore della Roma, si è recato presso il Centro Sportivo Kolbe, nel quartiere di Ponte Mammolo a Roma, per assistere all'allenamento della locale squadra allievi allenata da Novelli: un allenatore certamente meno famoso in campo nazionale ma già molto apprezzato nell'ambito del calcio giovanile romano. Al termine dell'allenamento auguri e complimenti per tutti, soprattutto per l'ottimo livello tecnico raggiunto dai giovani calciatori. Nella foto i « Misters » Liedholm e Novelli attorniati dagli entusiasti dirigenti e giocatori del G. S. Kolbe.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Cicogna express.** Sono nati, Cristina in casa del Cond. Flavio Rubicini del D.P.V. di San Benedetto del Tronto; Riccardo figlio di Luigino Giraldi Cond. e Marinella Urbani C.G. a Terni; Stefania dell'Aus. Viagg. Giuseppe Radicchi, Simona del Cond. Erminio Giovannelli, Monica, del Cond. Sandro Bini, tutti di Terni. Cordialissimi auguri ai piccoli e congratulazioni ai felici genitori.

● **Binario dieci:** Laurea in Ingegneria Meccanica per Antonio Acquistucci, figlio del C.T. di Terni, Marino; un 110/110 è stato il giusto coronamento degli sforzi del giovane Antonio e un premio ai sacrifici di suo padre: auguri vivissimi.

● **Fiori d'arancio** per l'A. Macch. Sauro Garbini del D. L. di Ancona che si è unito in matrimonio con la gentile signorina Liliana Carbini; fiori anche per Cesare Pierantoni, figlio del 1° Dev. Enrico di Fabriano che si è sposato con Maria Vittoria Bracchetti, figlia del Macch. Dante del D.L. di Fabriano. I nostri cari auguri alle due coppie.

● **I lutti.** E' mancato il giovanissimo Man. Edoardo Bugari del D.L. di Ancona; le nostre sentite condoglianze alla famiglia.

● **Commiati:** salutati cordialmente da amici e colleghi sono stati posti in quiescenza Carlo Carlini, S.S. Sovr. Alfredo Jalenti C.S., Guerrino Bari, Aus. di Staz., tutti di Terni. Cordiali auguri da « Voci ».

● **Le arti:** Franco Giuli, Macchinista del Dep. Loc. di Fabriano, già presentato due anni fa da « Voci » come valente pittore, ha recentemente esposto le sue opere a Bari nella Galleria « Centro arte contemporanea nuove situazioni ». E' la tredicesima mostra personale di Giuli da nove anni a questa parte: ha ottenuto sempre pieno successo e lusinghieri giudizi da parte del pubblico e della critica. Giuli può senz'altro ritenersi soddisfatto e noi gli auguriamo sempre maggiori successi.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **E' stata realizzata** una comunicazione diretta fra Bari Centrale e Bari Scalo delle Ferrovie del Sud-Est consentendo notevole snellimento del servizio a Bari C.le. La realizzazione è frutto della stretta collaborazione esistente fra la nostra Azienda e quella delle Ferrovie del S.E.

● **Un ambito riconoscimento** al merito sportivo è stato assegnato al Segr. Franco Biscozzi dell'Uff. Lavori, il quale è stato designato « Barese 1974 » per la solerte attività di Presidente del Comitato regionale pugliese della F.I.G.C., settore giovanile. Lo scorso anno tale riconoscimento spettò al Segr. Sup. Mario Bisignani, dell'Uff. Ragioneria, per gli indiscussi meriti acquisiti come allenatore di lotta greco-romana: dalla sua scuola continuano a venir fuori campioni di livello internazionale. Anche il Segr. Sup. Antonio Marraffa dell'Uff. Commerciale, è stato insignito della « Benemerenza Sportiva » per la sua attività di Segretario del Comitato Regionale pugliese, settore giovanile della F.I.G.C. Felicitazioni per tutti.

● **Senso di altruismo** da additare come esempio, hanno avuto i seguenti colleghi che hanno donato una unità del proprio sangue: C.S. Sup. Giuseppe Russo di Apricena, C.S. Antonio Romantini di Rignano, Gest. 1ª cl. Carlo Galassi di Amendola, Gest. Giuseppe Antonacci di Candelaro, Manovali di Apricena Martino Notarsanto, Giuseppe Ranieri e Francesco Stifani, nonché l'Op. Filippo Gianuario della Officina GR di Foggia. Bravi amici.

● **Delegato onorario** della Fiera del Levante è stato nominato il comm. Giovanni Tagarelli, Segr. Sup. dell'U.P.C.; Ufficiale al Merito R.I. è stato insignito il cav. Gino Totta, Presidente del DLF di Foggia, mentre Cavaliere è il Revis. Sup. Angelo Di Giulio dell'Uff. Commerciale: auguri a tutti.

● **Nozze in famiglia** all'I.E. di Barletta fra l'op. Emanuele Stella e la gentile Signorina Anna M. Lionetti: auguri.

● **Buona fortuna** auguriamo al dott. Antonio Altobelli, Capo dell'Ufficio Movimento il quale ha voluto concludere in anticipo la sua carriera (Dirigente Generale) per continuare a svolgere le sue apprezzate doti di dirigente in altro settore di lavoro. Lo hanno affettuosamente salutato il Direttore Compartimentale, i Membri del Comitato di Esercizio, funzionari e tutto il personale dell'Ufficio Movimento. Pur nella comprensibile commozione il solito Nini Pantaleo, Segr. Sup. dirigente del Reparto Segreteria, è riuscito a far sorridere tutti con la sua impareggiabile poesia dialettale.

● **Sono arrivati:** Carlo figlio dell'ing. Pietro Marino e della prof. Enrica Vescovo che ha reso nonno per la seconda volta il Segr. Sup. Lorenzo Vescovo, Segretario particolare del Direttore Comp.; Simona in casa del Cond. Giuseppe Perna e dell'Assist. Maria Russo dell'Uff. Sanitario. Auguri.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Dopo un intero** anno di lavoro sfibrante e meticoloso, a Piacenza è stato riattivato l'apparato A.C.E.I., distrutto in poche ore da un subdolo incendio. Come descritto all'epoca — vedi n. 2/1974 — fu necessario rimettere « a terra » il comando degli scambi, reinstallando i « macachi » che, pertanto, facevano sberleffi all'uomo che via via li aveva eliminati dalla rete ferroviaria e messi a magazzino.

Ora la circolazione è tornata del tutto normale e a Piacenza c'è aria di sollievo, addirittura di rivincita: quei bravi ferrovieri, più altri di Bologna e di altre sedi, hanno reso lo sberleffo al macaco, che rientra mogio mogio in gabbia.

Non so se le scimmie puzzano: ad ogni buon conto, di tanto in tanto sarà bene annusare l'apparato rinnovato, ché non torni mai più a puzzare di bruciato.

● **Lauree.** Ecco qua due nuovi dottori: Patrizia Fiorini (figlia di Lindo, Appl. IE), brillantemente laureata in lingue e letterature straniere, ed Anna Rita Pari (figlia di Dante, Macch. DL Rimini, nonché nipote di Giovannino, Segr. sup. stesso impianto), laureata in medicina e chirurgia con 110 e lode. A tutti, felicitazioni ed auguri.

● **Lutti.** Dal DPV di Rimini apprendiamo che il Cond. Giorgio Zaghini è venuto meno a soli 45 anni, dopo lunghe e dure sofferenze. Essendo senza figli, aveva adottato una bambina, Mara, che ora ha 15 anni: alla ragazza che ha perso questo papà, bravo, buono, molto più vero di quello vero, ed alla sconsolata vedova Angela vadano le professioni di amorevole solidarietà del personale dell'Impianto e della Rimini ferroviaria.

● **Esoneri.** A Rimini si è consolidata una simpatica tradizione, quella di un incontro festoso nel corso del quale viene dato un argenteo ricordo al personale di quella stazione andato da poco a riposo. Nel recente incontro — in cui è stata consegnata la medaglia ad Aldino Berardi, Giovanni Buldrini, Onide Maestri, Giancarlo Mercurini, Werter Parmeggiani, Fernando Pulzoni, Giuseppe Rabbaglietti, Giuseppe Ruffilli e Vittorino Valentini — il cav. Bonfiglioli, CS sovr. titolare, si è soffermato, nel discorsetto di circostanza, sull'affetto che lega indissolubilmente ciascun pensionato alla « sua » stazione ed ai colleghi che restano in servizio a tenere alta la bandiera della loro operosità. A tutti: buona quiescenza, tanto sole e tanto sangiovese.

Rivolgiamo un salutino veloce a Gualtiero Giovannini, Segr. UPC, andato a fine corsa con la discrezione e l'abituale sorriso che hanno caratterizzato il suo lungo e buon servizio alla Disciplina. Gli auguriamo tante trote; e se le saranno acquadelle, pazienza: purché siano in regola con il « nulla » al casellario ecologico.

● **Donatori di sangue.** Come promesso la volta scorsa, additiamo ora i ferrovieri donatori di sangue dell'AVIS comunale di Bologna, quelli che sono stati premiati nel 1974 per avere raggiunto uno dei seguenti traguardi, degni di tutta ammirazione.

Con **medaglia d'oro** (per 50 donazioni di sangue): Primo Aimi, Ettore Alberti, Gino Annibali, Carlo Benassi, Giuseppe Faggioli, Giuseppe Garbuggio, Celso Ghini, Antonio Giovannini, Guerrino Lanzoni, Giorgio Magrini, Luigi Marocchi, Benedetto Mongiorgi, Luigi Nascetti, Andrea Oca, Amleto Pezzoli, Paride Pizzoli, Raffaele Raimondi, Sebastiano Romagnoli, Raffaele Scandellari, Medardo Smalti, Clemente Spiga e Paolo Zerbini; con **medaglia d'oro e fronde** (per 75 donazioni): Amilcare Gambetti, Mario Magagnoli, Bruno Negroni, Raffaele Pezzoli, Giordano Saletti, Giorgio Zaghi e Adriano Zarri; con **croce d'oro** (100 donazioni): Francesco Muzzarini.

Facendo buon uso del diritto di parola, il donatore Boni dell'AVIS di Bologna ha chiesto dove assumiamo queste notizie, meravigliato che a Parma si dia la medaglia d'oro con sole 20 donazioni quando lui ancora l'attende pur avendo effettuato ben 42 donazioni; già qualche altro aveva chiesto analoghi chiarimenti ed allora rispondiamo una volta per tutte che la nostra iniziativa di indicare al pubblico compiacimento i premiati poggia sugli elenchi fornitici dalle varie Sezioni di donatori. E poiché ci è stato chiesto un parere nel merito, ebbene, sì, conveniamo che — essendo il sangue di unico colore e destinato anonimamente a chiunque ne abbia bisogno — sia auspicabile l'unificazione delle varie Associazioni. Si potrebbe cominciare, intanto, ad uniformare i meritati riconoscimenti.

Preghiamo i restanti donatori del Compartimento di intervenire presso le Associazioni di appartenenza perché ci forniscano i nominativi dei rispettivi premiati durante il 1974.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Remigio Pisano**, Assistente della Stazione di Cagliari ha, ancora una volta, conquistato la « Coppa dell'Epifania » dopo aver battuto i migliori tennisti sardi in un interessante torneo ad eliminatorie dirette svoltosi sui campi di Monte Urpinu a Cagliari davanti ad un pubblico competente e appassionato. La vittoria è stata conseguita dal nostro bravo Remigio a spese di un antagonista d'eccezione, Angelo Murtas, Macchinista del Deposito Locomotive di Cagliari. Congratulazioni da « Voci » ad entrambi!

● **A soli 47** anni d'età è deceduto Francesco Dessì, Assistente Capo della Stazione di Cagliari. Prezioso collaboratore dell'Ufficio Movimento, era adibito ai lavori di coordinamento dei trasporti presso il Circolo Ripartizione Veicoli; padre di sette figli ha lasciato familiari ed amici nella più profonda costernazione.

● **Condoglianze** alla famiglia Frau di Cagliari per la dipartita del caro Francesco, già Commesso Capo del Magazzino Approvvigionamenti di Cagliari, e alla famiglia Aroni di Decimomannu per la morte di Giuseppe, già in servizio presso la Stazione di Cagliari.

● **Le buone notizie:** Il Capo Gestione Luigino Ibba è diventato papà per la nascita della primogenita Francesca; Sergio Nieddu, figlio del Manovale specializzato Mario del Deposito Locomotive di Cagliari, e la Signorina Lorena Laconi si sono uniti in matrimonio nella Basilica della Madonna di Bonaria in Cagliari; Silvia Matta, diletta figlia del Capo Stazione Superiore Bruno, e il Signor Paolo Armosini sposi felici nella Cattedrale di Iglesias. A tutti le nostre felicitazioni!

● **L'Arte:** Bruno Pinna, Assistente della Stazione di Iglesias e Simone Gianforcaro figlio del 1° Deviatore Antonio dello stesso impianto hanno esposto congiuntamente le loro più recenti opere pittoriche nella accogliente Galleria « Il Cenacolo » di Oristano, ove pubblico e critica hanno espresso consensi ed apprezzamenti lusinghieri nei riguardi dei due giovani artisti.

● **I Segretari Superiori di 1ª cl.**, Marcello Moro e Pasquale Cardillo, dopo circa quarantanni di ottimo servizio sono stati collocati in quiescenza. L'uno presso l'Ufficio Movimento l'altro presso l'Ufficio Ragioneria hanno ricevuto degnamente davanti ai colleghi l'augurio dei rispettivi Dirigenti, i quali con appropriate parole hanno lodato il buon servizio reso alla nostra Azienda. Anche da parte di « Voci » ricevano voti per una lunga quiescenza.

● **Buona pensione** a Antonio Vargiu, Manovratore Capo della Stazione di Cagliari, a Rolando Freschi, Applicato Capo del 3° Reparto Lavori di Sassari e a Sebastiano Pintus, Manovale specializzato del Deposito Locomotive di Sassari.

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **E' nato il radio-orario.** E' proprio simile — se non eguale — ad un qualsiasi orario ferroviario solo che tratta di treni di radio-onde anziché di treni puri e semplici. Appare indubbia l'utilità per l'appassionato di ascolto radiofonico il quale, con detto orario, ha a disposizione una valida guida per la ricerca e la perfetta sintonizzazione delle emittenti internazionali quotidiane di radiofonia, o « Broadcasting », dirette in Italia o in transito attraverso la penisola, dalle ore zero alle ore ventiquattro.

Al Dott. Primo Boselli, Ispettore Capo a riposo, e radioamatore « con anzianità 1923 », l'idea è venuta proprio mentre consultava uno dei tanti quadri-orario esposti nelle stazioni ferroviarie, indicanti i treni in arrivo: egli, che per anni era andato alla ricerca di qualcosa che sostituisse gli « elenchi delle emittenti radiofoniche internazionali » in quanto incompleti e poco pratici all'uso, diè subito di piglio alla buona volontà e, dopo aver superato difficoltà di ogni genere — dal tempo allo spazio, dalla lingua ai quattrini — ha inventato (consentitemi il termine) il suo radio-orario.

Sono 24 quadri distribuiti in 24 pagine nei quali c'è proprio tutto: vi interessano, ad esempio, le trasmissioni in lingua italiana effettuate dall'Argentina? Bene, le trovate a pag. 19, quadro 21, tra le ore 21 e le ore 22 su 25,62 metri d'onda, pari a 11710 kilohertz; oppure, sono le 18,23 e state ricevendo su una lunghezza d'onda di metri 31,55 in lingua francese: chi sarà? A pag. 14, quadro 18, scoprirete che è Formosa. Ci sono tutte, ma veramente tutte, le emittenti del mondo (comprese le stazioni delle Nazioni Unite) che trasmettono in italiano, oltre che in francese, inglese, tedesco, spagnolo, portoghese e romeno.

Amici che... aggeggiate con le onde radio, se volete entrare in contatto con l'autore della pubblicazione, fatelo attraverso noi o direttamente al suo indirizzo in Firenze, Via Lambruschini, 4/A.

● **Il Centro sportivo** ferrovieri del Dopolavoro Ferroviario di Firenze, del quale demmo prime notizie in un numero di alcuni mesi or sono, è in via di completa realizzazione e, secondo le previsioni, nel prossimo mese di maggio, dovrebbero essere ultimati i lavori relativi alla seconda fase dell'intero progetto. La costruzione della palazzina dei servizi, situata accanto alla

LA DELINQUENZA continua ad imperversare: è passata con spietata crudeltà a Milano Smistamento seminando morte e costernazione fra i duemila ferrovieri in servizio nei vari impianti del grosso scalo. Il tentativo di rapinare i 480.000.000 di lire conservati nella stazione — la resistenza della Polfer è servita a far fallire il colpo — è costato la vita all'Assistente di stazione Pasquale Cennamo (a sinistra, nella foto, il giorno delle nozze), mentre rimane attaccata a qualche speranza la sorte dell'altro Assistente Rocco Colotti, ferito gravemente dai colpi di mitra durante l'assalto banditesco.

L'allucinante sequenza di quel drammatico 24 febbraio è iniziata quando un gruppo di quattro o cinque banditi, penetrati nei locali della stazione puntando sulla cassa, si è trovato a diretto contatto con le guardie della Polfer. Indietreggiando, gli assalitori aprivano il fuoco ma intanto, per coprirsi la ritirata prelevano due ostaggi dall'Ufficio Veicoli, gli Assistenti Cennamo e Colotti. Colpito a morte, il Cennamo veniva subito abbandonato dai banditi, i quali trascinavano attraverso i corridoi e quindi all'esterno, il Colotti, ferito ad una gamba. Questi veniva usato da scudo mentre i fuggitivi attraversavano il fascio dei binari fatti segno alle raffiche di mitra degli uomini della Polfer incalzante. Purtroppo i banditi riuscivano ad allontanarsi abbandonando l'ostaggio, gravemente ferito che subito dopo i compagni di lavoro provvedevano a far trasportare in ospedale.

Originario della Campania, ventottenne, assunto nel novembre del '72, diplomato capitano di lungo corso, Pasquale Cennamo lascia la moglie Grazia sposata poco più di un anno fa, ed un figlio di cinque mesi seriamente malato.

Il personale dell'Impianto si è autotassato sullo stipendio contribuendo ad una concreta opera di solidarietà nei confronti della famiglia, manifestando, con due soste nella giornata durante il servizio, la protesta verso avvenimenti di così eccezionale gravità. I rappresentanti sindacali ci informano di aver avanzato all'azienda una serie di richieste quali la ristrutturazione dell'infermeria, la nomina di un medico di impianto, il pagamento degli stipendi a mezzo assegno e con accredito in conto corrente bancario, il miglioramento delle vie di comunicazione allo scalo. Qualcosa, ci dicono, verrà quanto prima realizzato.

Luigi PAINA

A seguito di tempestiva segnalazione di « Voci », la Banca Nazionale delle Comunicazioni ha offerto un tangibile segno di solidarietà alla vedova del Caduto ed all'Agente ferito.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

palestra, è infatti quasi a termine: lo stabile è costituito da due piani il primo de quali conterrà circa settanta spogliatoi con docce e servizi igienici da utilizzarsi per le attività sportive svolgentisi nella palestra stessa o nella costruenda piscina; l'altro piano sarà impegnato, per metà della superficie, dal solarium e, per il resto, dai locali per i servizi accessori quali ambulatorio, sala massaggi, ecc., oltre che per gli uffici di direzione e segreteria.

Gli impianti del Centro, che sono frequentati già da oltre 600 ragazzi impegnati in svariate discipline sportive, saranno in grado di ospitarne, tra poco più di un anno, oltre il migliaio: in tal modo Firenze avrà sicuramente — grazie alla lungimiranza del sodalizio ferroviario — il primo impianto sportivo di quartiere realizzato senza alcun contributo, promesso e mai elargito, degli enti locali ma solo con finanziamenti, oltre che dell'Azienda F.S., ricavati dalle iniziative sociali, ricreative, culturali e sportive del sodalizio stesso.

● **All'Hotel Garden** di Siena, con un festosissimo convivio, la Sezione pattinaggio del Dopolavoro di Siena ha recentemente solennizzato la sua annuale riunione alla quale erano presenti, oltre ai rappresentanti di tutte le autorità cittadine, centinaia di giovani atleti con le rispettive famiglie.

Un titolo nazionale, otto regionali, due titoli italiani nella fase nazionale dei Giochi della Gioventù, il primo posto alle semifinali su pista delle categorie esordienti e ragazzi, il secondo nelle finali delle stesse categorie, numerosi trofei per vittorie conquistate in tutta Italia, sono i positivi risultati che hanno conseguito gli atleti senesi aderenti alla predetta Sezione. Questa, infatti, non accoglie nel suo seno i soli figli dei ferrovieri ma è aperta a tutti fin da quando si è sostituita, nel campo del pattinaggio, alla valorosa e quasi leggendaria « Mens Sana » che per anni aveva dato tanti atleti di fama nazionale.

Numerosissimi quindi, nel corso della festa, i premiati tra gli organizzatori e gli sportivi: riportarne i nomi sarebbe pressoché impossibile; a tutti indistintamente il nostro caloroso applauso e gli auguri di fare sempre meglio.

● **Sono nati:** Massimo, al Segretario geom. Gennaro Bernardo, dell'ufficio Impianti Elettrici Compartimentale, e Simone, al Manovale Aristide Fatai, della Stazione di Citerna Taro. Complimenti vivissimi ai felici genitori.

● **Auguri** carissimi all'Assistente di Stazione Pietro Duranti, di Citerna Taro, che ha recentemente impalmato la graziosa signorina Diana.

FIRENZE
Serv. Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Un atto di onestà** ha compiuto Vincenzo Oglio, Operaio specializzato di linea appartenente al III tronco lavori di Aversa. Dall'Ispettore Capo r.e. dott. Aldo Giovanni Ungaretti del Servizio Trazione, abbiamo saputo come il collega Oglio si sia prodigato nel consegnare al personale della stazione di Torino P.N. un portamonete contenente una cospicua somma di denaro, da lui rinvenuto nella sala di attesa di 1ª classe. Il portamonete era stato smarrito dal cavaliere di Vittorio Veneto Nicolai Ungaretti.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Rettifica della rettifica:** « Nel numero di gennaio è stato riportato un breve servizio sulle affermate rappresentazioni della Compagnia Dialettale del nostro Dopolavoro. Per un riprovevole refuso dattilografico abbiamo però dimenticato Bruno Pejtrignet che oltre la regia ha adattato in « genovese » in esclusiva per il nostro Dopolavoro « La fortuna si diverte » di Athos Setti, che, ancora per un errore è stato incluso nei simpatizzanti. Inoltre abbiamo dimenticato... nella penna, il personaggio più importante della compagnia, il carissimo collega Vittorio Dondero, responsabile del Gruppo. Ce ne scusiamo, ma tuttavia, nel vecchio adagio che dice « tutto il male non vien per nuocere » la nostra dimenticanza è occasione per ravvivare e prolungare gli applausi per i nostri bravi attori.

● **A Novi San Bovo,** al centro del grande parco ferroviario, il Direttore Compartimentale Ing. Melis ha scoperto due lapidi, poste ai lati dell'altarino dedicato al Santo Bovo, a ricordo dei ferrovieri caduti durante i bombardamenti dell'8 settembre 1944 e per infortunio sul lavoro. Ha benedetto le lapidi il Rev. Parroco di S. Nicolò in Pozzolo, Don Gambarotta che ha rivolto anche un breve pensiero di circostanza, mentre il Cappellano Comp.le Arciprete Don Rizzo ha letto un brano del S. Vangelo. Numerosa la partecipazione di ferrovieri in attività di servizio ed in pensione e fra questi ultimi, significativa la presenza dell'ottantaseienne Cav. Magrassi in anni lontani Capo Gestione a Novi Centrale.

● **Ragazzi in gamba.** Il giovanissimo Aldo Bottino, figlio dell'Op. Sp. Luigi della Squadra TT di Genova PP. e dell'App. Capo Marina dell'Uff. Movimento si è laureato con 110 lode e medaglia di argento in chimica industriale presso l'Ateneo genovese. Con le congratulazioni al neo Dottore una cordiale partecipazione alla giustificata soddisfazione del Sig. Luigi e della Sig.ra Marina.

● **Piergiorgio Colombara** figlio del Segr. Sup. di 1ª cl. in pensione Giovanni, si è brillantemente laureato in architettura presso l'Ateneo genovese con la tesi « Analisi dello spazio nel teatro e proposte ». Al neo architetto già varie volte in cronaca per le sue belle pitture, i più fervidi auguri di ottimo lavoro. La Dottoressa M. Claudia Bonini figlia del collega in pensione Ennio, già del Compartimento di Bologna e moglie del giornalista Gianni Flainini, ha conseguito con il massimo dei voti e la lode la specializzazione in psicologia presso l'università di Padova. Rallegramenti vivissimi.

● **Fiori d'arancio.** Nella suggestiva cornice della parrocchiale di S. Dalmazio in Lavagnola il collega Giovanni Mario Spano ha sposato la gentilissima Maria Angela Calcagno. Ai novelli sposi i più cordiali auguri di ogni felicità.

● **Commiati:** Nel consueto saluto a chi lascia il servizio attivo una particolare stretta di mano al C.S. Sovrin. Cav. Rag. Antonio Bruschi Presenti, Titolare di Genova Marittima. Lo sostituisce il CS Sovrin. Rag. Franco Guarnieri al quale porgiamo un caloroso augurio di buon lavoro. Ai neo pensionati Macchinisti di 1ª cl. Alfonso Buttieri e Umberto Galimberti, decani tra gli abbonati a « Voci », i nostri auguri e un ringraziamento per la lunga amicizia dimostrata.

● **Attività DLF:** Sempre più vasta la partecipazione dei fotoamatori all'annuale rassegna di diapositive organizzata dal Gruppo Cine-Foto del D.L. di Ventimiglia: ben venticinque i concorrenti che hanno presentato opere di ottimo livello. In occasione della premiazione, con la partecipazione del Presidente del Sodalizio Sig. Manelli e dei responsabili del settore, Sismondini, Rosso e C. Pallanca il numeroso pubblico presente ha lungamente applaudito le proiezioni delle migliori diapositive. I premi sono andati: a Giulio Bertazzoni di Genova Rivarolo 1° classificato Coppa del Lloyd Italico e Ancora Assicurazioni di Ventimiglia; a Floreana Ugo di Ge. Rivarolo — 2° classif. coppa dell'Istituto Bancario S. Paolo di Torino; a Renzo Ropia di Genova Rivarolo — 3° clas. trofeo ASTIV di Ventimiglia; a Enzo Montaldo di Ge. Rivarolo — 4° clas. coppa Presidente MOTOR CLUB di Ventimiglia; a Franco Biamonti di Ventimiglia — 5° clas. targa Azienda Autonoma Soggiorno e Turismo di Ventimiglia; a Biagio Ugo di Ge. Rivarolo, a Angelo Persano di Albenga, a Giorgio Bosoni di Ventimiglia e Luigi Scatolini di Chiavari, sono stati assegnati medaglioni Vittoria.

● **I lutti.** Sono prematuramente scomparsi il Capo Tecnico Angelo Cardacci della Squadra Rialzo di Genova Sampierdarena ed il Capo Stazione Superiore Leo Bormiotto titolare di Riomaggiore. Alle vedove ed ai figli dei cari scomparsi le più sentite condoglianze. Il nostro cordoglio al CS Sup. Francesco Vaccari di Genova Marittima per la perdita della cara Mamma ed al CS Sov. Alessandro Novero Titolare di Busalla per la perdita del Padre, il Capo Tecnico in pensione Cav. Ettore Novero.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **La sezione filatelica** del DLF milanese ha organizzato presso la sala riservata di Milano C.le la 4ª Mostra di filatelia. Fra i dieci partecipanti che esponevano, si sono distinti, nell'ordine, Cesare Russo con « Sport », Eugenio Manna con «Varietà nella Repubblica», Leopoldo Franchi con « Francobolli di Malta » e Vando Matteoli con « Uomini illustri: Francia ». Quali migliori « giovani » sono emersi Fabrizio Ruggeri e Walter Fiorentini. Alla premiazione erano presenti il Cav. Uff. Dario Zanelli, titolare dell'Impianto ed il presidente del sodalizio, Buccaro.

● **Un originale** presepe è stato realizzato a Natale dal personale della linea del 24° Tronco Lavori di Colico, usando materiale d'armamento (traverse, rotaie, piastre); l'insieme è stato ubicato sul fronte binari di quella stazione ed è stato apprezzato dai numerosissimi visitatori.

● **Cicogna express:** Luigi è venuto a far felice la signora Anna Vitagliani, Segretario presso l'U.P.C. di Milano. Auguri vivissimi.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
Tel. 4151

● **Cicogna Express:** Il C.S. Vincenzo Corsale, della Stazione di Sarno, e la gentile consorte, Signora Carla Radice, sono stati allietati dalla nascita di Ornella.

E' nata Loredana all'Op. Qualificato Ciro Abate, del Dep. T.E. di Campi Flegrei. Felicissimi la sorellina Annalisa, la mamma e il nonno Luigi, dell'Uff. Ragioneria. Ai colleghi Ciro e Anna Ferola, rispettivamente in servizio alla Stazione di S. Giovanni-Barra ed all'U.P.C., è nata Teresa Maria Cristina.

Massimo, secondogenito del 1° Dev. Mario Aversa della Stazione di S. Giuseppe Vesuviano, annunzia il suo arrivo agli amici di babbo e mamma.

« Voci » augura ogni bene e felicità a tutti.

● **Nozze d'oro:** Il C.S. P.le a.r. Enrico Formicola e la gentile consorte, Signora Maddalena La Rocca hanno festeggiato, circondati dall'affetto dei familiari ed amici, il 50° anno del loro felice matrimonio. Alla simpatica e gagliarda coppia porgiamo i nostri sinceri rallegramenti con i più fervidi auguri.

● **Onorificenze:** Complimenti vivissimi al Segretario Sup. Luigi Gaudiosi dell'UPC per il meritato conferimento da parte del Presidente della Repubblica dell'onorificenza di Cavaliere.

● **Bentornato** all'amico Dott. Giovanni Contardi, Segr., Sup. di 1ª cl. per il suo rientro all'U.P.C., proveniente da Milano, ove ha assunto la dirigenza del Reparto Alloggi, nonché le funzioni di Sostituto Delegato ai Contratti.

● **Lauree:** Olimpia Di Lauro, figlia del Tecnico I.E. Carmine, della Zona 12.1 Cabina A.C.E.I. di Napoli C.le, si è laureata in Matematica discutendo la tesi sulle «M. Strutture di Mobbins.» Relatore il chiarissimo Prof. Francesco Zirrilli. Con 110 e lode ha conseguito la laurea in filosofia il giovane Salvatore Madonna, figlio dell'App. Capo Luigi, dell'Ufficio I.E., discutendo la tesi: «Il personale civile Napoletano nel decennio e durante la restaurazione (1806-1825)». Relatore il Prof. Alfonso Scirocco. Presso l'Istituto Universitario di Magistero «Suor Orsola Benincasa», Rita Campaniello, del Controllore Viagg. Sovr. Antonio, si è laureata in lingue e letterature straniere, discutendo la tesi: «La théorie de la justification chez Gide». Relatore il Prof. Georges Vollet. Il nostro simpatico collega Fulvio Cappelli, titolare della Stazione di Campobasso, si è laureato, presso l'Università di Bari, in Pedagogia, con lusinghiera votazione. A tutti i neo laureati «Voci», formula i migliori auguri di radioso avvenire.

● **Hanno lasciato il servizio:** L'Ing. Silvio Di Biasio — Capo del Rep. 12 dell'Ufficio Lavori; Giuseppe Barraco Seg. Sup. di 1ª cl. dello stesso Ufficio; il Cav. Giuseppe Petroli, Segr. Sup. di 1ª cl. dell'Officina di S. Maria la Bruna ed Esposito Pasquale App. Capo Tec. dell'Ufficio Collaudi.

Ai cari amici auguri di lunga e serena quiescenza.

● **I nostri lutti:** Dopo pochi mesi dall'anticipata quiescenza il dr. Fortunato Vietri — Capo dell'Ufficio Sanitario — ci ha lasciato per sempre. La sua scomparsa ha destato vivo profondo cordoglio in quanti ebbero la fortuna di conoscerlo e di apprezzare le non comuni doti di funzionario attento e scrupoloso, di professionista capace, dotato di una forte carica di umanità; «Voci» si associa con commozione al dolore della famiglia, alla quale esprime le più sentite condoglianze.

Un male inguaribile ha stroncato l'ancora giovane e cara esistenza del rag. Antonio Di Luigi, Segr. Sup. Dell'Uff. Movimento Comp.le. I colleghi tutti, sinceramente addolorati per l'immatura scomparsa del carissimo e stimato amico, porgono ai familiari sentite espressioni di cordoglio.

Le nostre più sentite condoglianze al Segr. Tec. Francesco Ferrillo, dell'Ufficio Lavori, per la recente scomparsa del suo caro papà.

Il Capo Tec. Cosimo Fotia — dirigente del settore Impianti Idrici dell'Ufficio Lavori Comp.le — è deceduto per infarto la sera del 17 gennaio, poco dopo il rientro da una missione. I colleghi dell'Ufficio Lavori si associano al dolore della desolata consorte e dei sei figli.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Organizzato in modo veramente** encomiabile, nei minimi particolari, dal ff. Capo Deposito Locomotive di Palermo il tradizionale pranzo offerto a 25 bambini poveri della città.

Dopo la messa celebrata dal Cappellano compartimentale Padre Bernardo Critti, l'Ispettore Principale ing. Mario La Rocca ha preso la parola illustrando il significato della cerimonia. E' poi intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, il quale ha avuto parole di lode per quanti, con la loro iniziativa, hanno potuto far trascorrere una giornata lieta ai 25 bambini. E' seguita, quindi, la distribuzione dei doni.

Fra i numerosi presenti, il Primo Dirigente ing. Giovanni D'Angelo, sostituto del Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, il Capo Tecnico Sovrintendente Cav. Vincenzo Foti, il Capo Stazione Sovrintendente Cav. Santi Quagliana.

● **Binario dieci.** Anche se con ritardo formuliamo le nostre più vive congratulazioni a Matteo Frasca, figlio del Primo Dirigente dott. Saverio, Capo dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, per aver conseguito la maturità classica con 60/60 presentando una tesi facoltativa sulle dottrine politiche e riscuotendo l'elogio della Commissione esaminatrice.

● **Cicogna express** per Luca, degli Assistenti Anna e Franco Brancato e nipote dell'Assistente Capo a.r. Vito, già in servizio presso la stazione di Palermo Centrale; per Gaetano, del Revisore Superiore Francesco Palumbo Piccionello, dell'Ufficio Mov. Compartimentale; per Ilenia, del Conduttore Francesco Tusa, del Sottocentro Personale Viaggiante di Trapani.

● **Commiati:** Nel corso di una simpatica cerimonia è stato festeggiato, nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Castelvetrano, il Manovratore Giovanni Saluzzo, che ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età.

Ha tenuto il discorso di prammatica il Titolare dell'Impianto, Capo Stazione Superiore Nicolò Palazzotto, il quale, a nome del personale tutto, ha offerto al neopensionato un dono ricordo.

● **I nostri lutti** E' recentemente deceduto il padre dell'Autista Vito Barone, dell'Autorimessa Compartimentale.

Nella luttuosa circostanza esprimiamo al collega le nostre sentite condoglianze.

REGGIO CAL.

Redattore:
Tonio Licordari
Tel.3520

● **Fiocco rosa** in casa del dott. Petroni. La figlia Anna Maria sposata con il prof. Franco de Lilla ha dato alla luce la secondogenita alla quale è stato imposto il nome della nonna materna Delia. I nostri auguri, quindi, al dott. Cosimo Petroni, primo Dirigente dell'Ufficio Movimento a Reggio.

● **Lutti.** L'Aiuto Macchinista a.r. Consolato Pellicanò è deceduto improvvisamente. Le nostre condoglianze alla famiglia, ed in particolare ai figli Franco, C.S. distaccato presso gli Uffici regionali e Gaetana, Ass. di Staz., in servizio presso la Segreteria particolare del sig. Direttore Comp.le.

E' scomparso Ottorino Galletta, Applicato Capo a.r., già in servizio presso il Deposito Locomotive. Impiegato di vecchio stampo aveva dato all'Azienda FS oltre 40 anni di intensa attività. Alla famiglia le nostre condoglianze.

● **Lauree:** La signorina Maria Laura Stillitano, figlia del C. Tr. a.r. Domenico già del DPV di Paola, ha conseguito, presso l'Università di Messina, la laurea in Economia e Commercio con brillante votazione discutendo la tesi: «La libera circolazione dei lavoratori nel MEC».

● **Ha concluso** brillantemente il ciclo di studi, con la laurea in legge, Domenico Cagliostro, figlio del Segr. Sup. di 1ª cl. a.r. Giorgio. Complimenti ed auguri.

● **Congedo:** Tra i colleghi che hanno lasciato l'Azienda nel mese di gennaio segnaliamo un gruppo del DPV di Reggio: si tratta dei Conduttori Pietro Benedetto e Giovanni Foti e degli Assistenti Viaggianti Filiberto Pulitanò, Sebastiano Romeo e Francesco Foti. Non resta che augurare a tutti una serena e tranquilla quiescenza.

● **Nozze d'oro:** Il 7 febbraio è stata una data importante per il Macchinista in pensione Antonio Laganà e la moglie Maria Surace. Hanno festeggiato 50 anni di vita in due, uno splendido e significativo traguardo. Alla festa hanno preso parte figli e nipoti ed anche due generi, nostri colleghi, il CPV superiore Domenico Parasporo ed il Capo Gestione Giuseppe Ielo.

● **La cronache** dei giornali hanno parlato in questi giorni del collega Gaetano Migliore e di sua moglie, la signora Francesca.

Gaetano Migliore è capo stazione superiore in servizio a Reggio Calabria Centrale, è felicemente sposato, ma non ha figli. O meglio non ne aveva fino a poco tempo fa, quando ha deciso, insieme alla moglie, di adottare una bambina. E fin qui, niente di eccezionale. Ma i giornali si sono occupati del collega Migliore perché la bambina adottata viene dalla lontana Corea. Si chiama Kim Mee Yung, ha tre anni ed è nata a Seul.

E' il primo caso di adozione internazionale nella città di Reggio Calabria e per ottenere ciò il collega Migliore si è rivolto al Centro internazionale per l'adozione (via Brenta, 7 Milano).

Gaetano Migliore è un uomo felice. Dice: «Vorrei sensibilizzare anche la nostra famiglia ferroviaria sulla esistenza di tanta infanzia abbandonata nel mondo e le possibilità di aiuto che derivano da tale tipo di adozione che può essere fatta anche da famiglie che hanno figli propri.

La piccola Kim Mee Yung, intanto, si sta perfettamente inse-

DOPO trentacinque anni, per la prima volta Salvatore Di Paola, Segretario Tecnico al Servizio Lavori parla della sua attività. Non ha potuto più nasconderla quando l'A.V.I.S. gli ha consegnato la Croce d'Oro per aver raggiunto il traguardo delle 153 donazioni. Ha cominciato trentacinque anni or sono, ci ha raccontato, in Albania, ove si chiedeva sangue per aiutare una povera donna, madre di ventitré figli affetta da grave infermità. Da allora non ha perduto occasione per ripetere il suo gesto e ci ha assicurato che nei prossimi giorni sarà qui nel cortile di villa Patrizi con i colleghi del Gruppo Aziendale a donare il sangue per la consueta raccolta della Croce Rossa.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

rendo nell'ambiente della sua nuova famiglia. Reggio e Seul sono sullo stesso parallelo, il famoso 38°. Ma qui forse Kim Mee vivrà una vita, più felice, glielo auguriamo di cuore.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6628

● **Marcia nuziale.** La Prof.ssa Paola Carola, figlia del Capo P.V. 1° Aggiunto di Roma Ostiense, Cav. Mario, è felicemente convolata a nozze col Sig. Vincenzo Caldo. Dopo la cerimonia religiosa, officiata nella Chiesa di S. Anselmo all'Aventino, gli sposi sono partiti per una lunga luna di miele. Vivissimi auguri.

● **Nozze d'argento.** Il Macchinista Angelo Vivirito, del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo, e la sua gentile consorte, Signora Maria Concetta, hanno celebrato le nozze d'argento. Alla simpatica coppia i migliori auguri di « Voci » per un lungo e sereno proseguimento.

● **Cicogna express.** I colleghi e gli amici della stazione di Roma Trastevere desiderano esprimere attraverso questa rubrica i più fervidi auguri al Deviatore Marino Carrarini ed alla gentile consorte, Signora Anna Quaresima, per la nascita della terzogenita Giovanna.

Lieti di accontentarli, uniamo anche gli auguri di « Voci ».

● **Onorificenza.** Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei Trasporti, è stata conferita all'Applicato capo a.r. Francesco Galeassi l'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

La notizia ha fatto piacere a tutti gli amici dell'U.P.C. che si uniscono a « Voci » nell'esprimere al sempre dinamico neo cavaliere i più vivi rallegramenti.

● **Laurea.** Sandra Petitta, figlia dell'Assistente capo Giuseppe, della stazione di Roma Tuscolana, si è brillantemente laureata con la votazione di 110, in Medicina e Chirurgia, discutendo l'interessante tesi « Dipendenza fisica da stupefacenti ». Relatore il Chiar.mo Prof. Eugenio Paroli. Congratulazioni ed auguri.

● **E' deceduto** a Roccasecca Giovanni Greco, Operaio di armamento a.r. e suocero di Celestino Lancia, Deviatore a Roma Termini. Il collega Greco era stato da poco posto in quiescenza e la sua scomparsa ha destato profondo cordoglio tra quanti lo conoscevano per le sue apprezzate doti di laboriosità e bontà. Gli amici e colleghi si uniscono a noi nell'esprimere alla famiglia il profondo cordoglio.

Si sono riuniti a Roma nei giorni scorsi gli Addetti alla Sicurezza di tutte le Sedi Compartimentali e dei Servizi Centrali; tema della conferenza era la presentazione delle iniziative che verranno attuate in occasione della 5ª Campagna Internazionale della Sicurezza che quest'anno si svolgerà dal 6 al 20 aprile. In tale occasione verrà pubblicato un numero speciale di « Voci » dedicato all'antinfortunistica da distribuire a tutti gli Agenti in servizio.

ROMA Servizi

● **Commiati:** Il rag. Fausto Di Nicola del Servizio A.G. ha salutato gli amici in occasione del suo collocamento in quiescenza; erano in molti a festeggiarlo e moltissimi saranno coloro che rimpiangeranno la sua dedizione al lavoro, il suo spirito di sacrificio, il suo attaccamento al dovere. Nell'augurargli una lunga e serena quiescenza « Voci » si unisce ai tanti colleghi ed amici.

Una lunga tavolata ha riunito attorno al dott. Italo Gentile, C. Tec. Sup., a Biagio Sciariello e a Mariano Gatta, Op. Spec.ti degli Impianti Elettrici, numerosi amici e colleghi che hanno voluto festeggiare così la loro messa in quiescenza. Sono state consegnate medaglie ricordo e pronunciati i consueti brindisi, ma soprattutto c'è stata una calorosa manifestazione di affetto e di sincera amicizia.

Michele Merafina, Applicato del Servizio Appr.ti ha salutato gli amici in occasione del suo collocamento in quiescenza. Auguri anche da parte di Voci.

● **Cicogna express.** La nascita del primogenito Fabrizio ha rallegrato la casa dell'Applicato Vincenzo Bove dell'Ufficio 5°, Servizio Personale. Al giovane collega e alla sua gentile consorte, Sig.ra Mara Pietrisanti, formuliamo i nostri auguri per il lieto evento.

Il Segr. Sup. di 1ª cl. Giuseppe Mannello del Servizio Approvvigionamenti è diventato nonno: la figliola Sandra ha dato alla luce un bel maschietto al quale è stato imposto il nome di Fabrizio. I nostri auguri al padre sig. A. Corazzi, alla mamma e a tutti i familiari.

● **I nostri lutti:** Augusto Ferrante, Appl. Capo presso il Consiglio d'Amministrazione è recentemente scomparso lasciando un incolmabile vuoto. Di recente nominato Maestro del Lavoro, Ferrante era conosciuto ed apprezzato per le sue doti di umanità e la sua preparazione. Le nostre condoglianze alla famiglia.

Colpita da grave malattia si è spenta Emma Ramazzotti, Segretaria presso il Servizio Ragioneria. La scomparsa ha dolorosamente colpito i colleghi ed amici che si uniscono a noi nell'esprimere ai familiari i sensi del più profondo cordoglio.

Un grave lutto ha colpito la nostra collaboratrice, signora Graziella Cocozza: è deceduto nei giorni scorsi suo padre, il sig. Italo Luzzitelli, colpito da grave malattia. I colleghi di « Voci » si uniscono ai tanti amici nell'esprimere la partecipazione al grave dolore.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **Commiati:** I più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza formuliamo per il Gestore di 1. cl. Pierino Basso, Titolare della stazione di Trappa e vecchio abbonato di « Voci », da poco tempo collocato a riposo.

● **Siamo lieti** di porgere le più vive felicitazioni al Gestore Capo Luciano Bozzi, Titolare della stazione di St. Vincent, il quale è stato ultimamente insignito dell'onorificenza di « Cavaliere della Repubblica ».

Tale titolo premia non solo i meriti ferroviari del collega Bozzi, ma comprova altresì l'apprezzamento che egli gode nel piccolo noto centro valdostano.

● **Marcia nuziale** fuori ordinanza: trattasi nientedimeno che delle nozze di diamante celebrate il 6 febbraio dall'ex Capo Gestione di 1ª cl. Michele Leschiera, già in servizio presso la stazione di Chivasso, e dalla sua gentile sposa, Sig.ra Paolina Dellarolle.

I protagonisti del non comune avvenimento hanno superato l'insolito traguardo in perfette condizioni di efficienza fisica ed in buona salute; ciò lascia sperare che possano facilmente e felicemente raggiungere anche la mèta del « platino ».

Questo è l'augurio più sincero che, assieme alla schiera dei figli, nipoti e pronipoti, il giornale nella circostanza porge loro da queste colonne.

La Gigia

Coloquio imaginario trà un machinista in pension e la so vecia locomotiva ciamàda Gigia.

Ingiassada, là, soto 'na baraca
piena de polvar e mèsa scancanàda,
la vecia e bona Gigia, trista e straca,
l'è messa 'nde'n canton disoccupada.
El machinista che l'à batesàda
che l'à ciamàda Gigia l'è in pension,
lu, tuta la so vita el l'à passada
frà darghe olo e metarghe el carbon...!

Poaréto no l'è bon desmentegarla
e pian piani, e va co'l so baston,
un par de òlte al mese par catàrla
e po'l se sènta a far conversassion;
ghe par che la le 'scolta e la ghe parla
de'l tempo bèlo e bruto za passado,
quando che lu, sudava par netàrla
opura al finestrin entusiasmàdo

a vedar e auto e moto che passava
de sora le so strade impolvaràde,
co'l ghe passava a rente 'na fis-ciàda,
animo Gigia, côri...! e in do fumàde,
la ghe metéa un sipario par davanti
che (sti poarini quasi i se fermava
e i se racomandava a tuti i santi
parché no i ghe vedeva dove i 'ndava.

E 'desso Gigia, dime, cosa fè to?
Come te vedi Bepi, proprio gnente
son come 'na malàda drento el leto
che speta 'na parola da'l parente
par imbroiar el tempo n'altra s-ciànta
e po morire contenta e consolàda,
za tanto, la me vita l'è sta santa,
come la tua parché l'è sta strussiàda.

Ma ciacolàndo el tempo l'è sgòlàdo,
la sera scominsiava a far baéto
e pian pianin el sguasso l'à molàdo
fasèndo su la Giga un bel merléto...!
Do gosse da i fanài de tanto in tanto
de sguasso, come lagrime cascava
che Bepi el s'à ingropàdo e po l'à pianto
e l'è 'nda via co'l côr che ghe scopiava.

Gaetano PIMAZZONI

● Ai due giovani sposi, del cui matrimonio diamo ora notizia, auguriamo invece di poter arrivare, sempre felici e sereni, alle ambite celebrazioni sopra riportate: trattasi del Segretario Rag. Giuseppe Lagattolla, del 16° Reparto Ragioneria, e della gentile Sig.na Nicoletta Nista, applicato della locale Divisione Collaudi, che pochi giorni or sono hanno coronato il loro sogno d'amore nella chiesa di S. Paolo in Foggia.

● **Cicogna express:** Massimo, figlio primogenito dell'Assistente di stazione Carla Canavese, di posto a Villastellone.

Rallegramenti alla felice mammina e tanti auguri per Massimo.

Altrettante congratulazioni al Gestore Giuliano Farassino, della stazione di Bellinzago, per la nascita della sua secondogenita Laura, per la quale auspichiamo una vita piena di tutte cose belle.

● **E' deceduto** alla previgilia dell'ultimo Natale a Carmagnola, dove trascorreva la sua quiescenza, l'ex Assistente di stazione Luigi Bottan, già in servizio a Villastellone. I tanti ferrovieri che lo conoscevano, nel manifestare alla famiglia il loro cordoglio, ricordano il suo cuore generoso, il suo altruismo e la sua instancabile attività svolta nel campo dopolavoristico e ricreativo.

● Nello stesso giorno è mancato dopo lunga malattia, purtroppo a soli trentaquattro anni d'età, il Gestore di 1ª cl. Giuseppe Montersino, Titolare di Costigliole Motta. Benvoluto da colleghi e superiori, lascia un ottimo ricordo di sé fra coloro che lo conobbero. Alla Famiglia le più sentite condoglianze.

● Affettuosi sentimenti di solidarietà esprimiamo nei confronti di due Colleghi: al Capo treno Nicola Colao, del Deposito Personale Viaggiante di Torino PN, ed a suo fratello Giuseppe Colao, Assistente di stazione a Torino PS, per l'improvviso decesso, avvenuto a Sellia Marina (Catanzaro), del loro amato Papà.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Promozione:** Apprendiamo con piacere che l'Ispettore Capo r.e. ing. Armando Turrini, Capo della Sezione 1ª del locale Ufficio Materiale e Trazione, è stato inquadrato nella qualifica di 1° Dirigente ed è stato destinato, a decorrere dal 1° febbraio, a ricoprire l'incarico di Capo della Divisione 0.8 del Servizio Materiale e Trazione. L'ing. Turrini, ad ogni modo, resta tra noi, in quanto con la stessa decorrenza del 1° febbraio è stato distaccato alle dipendenze del locale Ufficio Mater. e Traz. Congratulazioni vivissime.

● **Trasferimenti:** il Segret. Tecn. del locale Ufficio Lavori geom. Daniele Catrani, addetto al Reparto Opere Speciali, è stato trasferito alle dipendenze del Compartimento di Bologna. Il Segret. Tecn. Giuseppe Crispino del locale Ufficio Movimento è stato temporaneamente trasferito alle dipendenze dell'Uff. Movimento di Napoli.

E' giunto al 3° Reparto Movimento di Udine, proveniente dalla stazione di Casarsa, il Capo Staz. Sovr. Tullio Contessotto.

Ai signori Catrani e Crispino gli amici augurano buon lavoro nella nuova sede, al C. Staz. Sovr. Contessotto i colleghi ed i dipendenti porgono un cordiale benvenuto.

● **Marcia nuziale** per l'Ass. di Staz. Lidia Callegari, distaccata presso il Reparto Affari Generali dell'U.P.C., unitasi in matrimonio con il sig. Franco Dalla Riva. La cerimonia nuziale è stata officiata nel suggestivo Santuario di Muggia Vecchia.

Nella Chiesa di S. Maria Maggiore in Pontebba, il Segret. Tecn. del Riparto Lavori di Pontebba Alvio Collinassi si è unito in matrimonio con la gentile signorina Anna Maria Azzola.

Fiori d'arancio anche per il Segret. Cosimo Garaffa, del Reparto Gare ed Appalti dell'Ufficio Lavori, unitosi in matrimonio a Cremona, nella Chiesa di Maria Regina del Mondo, con la signorina Clementina Emilia Cerri.

Hanno coronato il loro sogno d'amore il Manovratore della staz. di Trieste C.le Giuseppe Scuka e la gentile signorina Maria Leban.

Giungano a tutti gli sposi auguri di felicità da parte degli amici e di Voci.

● **E' improvvisamente** deceduto il Commesso Capo dell'Ufficio I.E. Armando Antimi. Lascia Iris, la giovane figlia di quattordici anni, alla quale vanno le sincere condoglianze degli amici del suo papà e dei superiori.

Ha cessato di vivere all'età di 84 anni, la gentile signora Zanon Agostina Ernesta vedova del collega Nogherotto e madre di Giuseppe, 1° Manovrat. a riposo della staz. di Portogruaro, Giacomo, C. Staz. Sovr. presso la stazione di Genova e Arturo, Ass. Capo di Staz. a Cervignano del Friuli. Ai cari colleghi giungano le condoglianze degli amici e di « Voci ».

● **Fiocco rosa** sulla porta di casa del Segret. Giovanni Canziani, addetto al Gruppo Ripartizione Materiale Speciale da Merci del locale Uff. Movimento, per la nascita di Tiziana. Auguri sinceri alla neonata, al caro collega e alla gentile signora Viviana, da parte degli amici.

● **Commiati:** Il C. Gest. Sovr. Nereo Sabbadini è stato collocato a riposo per raggiunti limiti di età. L'amico Sabbadini è stato festeggiato con una simpatica cerimonia tenutasi al ristorante Valle Verde di Tarvisio Città, nel corso della quale gli sono state consegnate una pergamena ed una medaglia d'oro ricordo, offerte dai colleghi del Transito Contabile di Arnoldstein. Sono stati collocati di recente in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio il Segret. rag. Giorgio Bobolini, addetto alla Segret. del locale Ufficio I.E.; il Segret. Sup. Salvatore Castagna dell'Ufficio Ragioneria; l'A. Macch. Marcellino Cingulin del D.L. di Trieste C.le; nonché: Olivo Milanesi, Dev. Capo della Staz. di Trieste C.le; Vittorio Cherbocci, Cond. del D.P.V. di Trieste C.le; Narciso Dollenti, Macch. del D.L. di Trieste C.le; Daverio Stella, Op. Sp. del D.L. di Udine; Ernesto Zanni, Verif. del P.V. di Villa Opicina; Alberto Comino, Oper. Spec. della Zona I.E. di Trieste C.le; Onorato Dose, Op. Spec. armam. del 5° Tr. L. Cervignano.

Ai cari amici che hanno lasciato il servizio, per godere di un lungo e meritato riposo, giungano gli auguri dei superiori, degli amici e di « Voci ».

● **Nella sala del D.L.F.** di Portogruaro è stata organizzata una simpatica festicciola. I Capi Stazione ed i Capi Gestione della staz. di Portogruaro hanno fatto dono ad alcuni loro più anziani compagni di un caratteristico portachiavi d'argento, con dedica e l'incisione di un disegno di « vecchia locomotiva a vapore », opera dello scultore Portogruarese Amilcare Scalambrin. E' una manifestazione questa che si ripete ogni anno a favore di coloro che sono prossimi al pensionamento. Ha consegnato i doni ai nove festeggiati il C. Staz. Sovr. di Portogruaro Mida Zanon.

DISEGNATORE tecnico delle ferrovie britanniche desidera corrispondere con un collega italiano al fine di concordare uno scambio di ospitalità per le prossime vacanze. E' sposato ed ha due figlie di 12 e 14 anni, vive in un cottage nel Surrey, si interessa di musica e vorrebbe visitare le zone archeologiche di Napoli e dintorni. Per accordi scrivere: Mr Douglas Brown, 18 Marshall Road, Godalming Surrey.

FILATELIA

INVITO AI FILATELICI

In occasione di una riunione tenutasi a Bologna nel mese di dicembre dello scorso anno è stato costituito, nell'ambito delle attività culturali del Dopolavoro Ferroviario, un comitato coordinatore dei Gruppi Filatelici e Numismatici delle Sezioni dei D.L.F.
Scopo di questo Comitato è quello di propagandare, sviluppare e diffondere, ai fini culturali, l'attività filatelica e numismatica svolta dai ferrovieri italiani, guidando, consigliando e collaborando con i comitati organizzatori di manifestazioni filateliche e numismatiche.
Colleghi collezionisti iscrivetevi alle Sezioni filateliche dei D.L.F. già esistenti; unitevi e costituite Sezioni Filateliche nei D.L.F. in cui non esistono. Il Comitato coordinatore è a vostra disposizione per ogni chiarimento e consiglio.
La vostra presenza può essere di aiuto per la programmazione di una grande manifestazione filatelica ferroviaria a carattere nazionale e internazionale.

POSTE VATICANE

L'Ufficio Filatelico del Governatorato della Città del Vaticano comunica il programma per l'anno 1975, che comprende le seguenti emissioni:

1) Fontane della Città del Vaticano
2) Celebrazione della solennità della Pentecoste
3) Quinto Centenario della fondazione della Biblioteca Apostolica Vaticana
4) Nono Congresso internazionale di Archeologia Cristiana
5) Secondo centenario della morte di S. Paolo della Croce
6) Aerogramma di nuovo tipo per l'Anno Santo (emesso il 10-2-1975)

SAN MARINO

Il giorno 20 febbraio le Poste della Repubblica di San Marino hanno emesso due serie di valori postali.
La prima serie « Pittura Etrusca » si riallaccia alla emissione del 1971 che era dedicata all'Arte Etrusca.
I quattro francobolli rappresentano:

L. 20 - Scene di danza dalla « Tomba dei Leopardi » di Tarquinia
L. 30 - Corse di bighe dalla « Tomba del Colle » di Chiusi
L. 180 - Achille e Troilo dalla « Tomba dei Tori » di Tarquinia
L. 220 - Danzatori dalla « Tomba del Triclinio » di Tarquinia

La seconda serie, composta da un singolo valore da L. 50, celebra il 30° anniversario dello scampo a San Marino dei centomila sfollati che nel 1944, mentre la guerra devastava le città e le campagne romagnole, trovarono rifugio e ospitalità sul suolo sammarinese.
L'opera grafica, dell'artista riminese Elio Morri, simboleggia tale avvenimento e vuole essere, come esprime il titolo della manifestazione celebrativa che ha avuto luogo a San Marino il 23 febbraio, un atto di riconoscimento del Consiglio Comunale e del Popolo Riminese alla Repubblica di San Marino.
Tiratura: 750.000 serie complete per tutte e due le emissioni.

FIRENZE

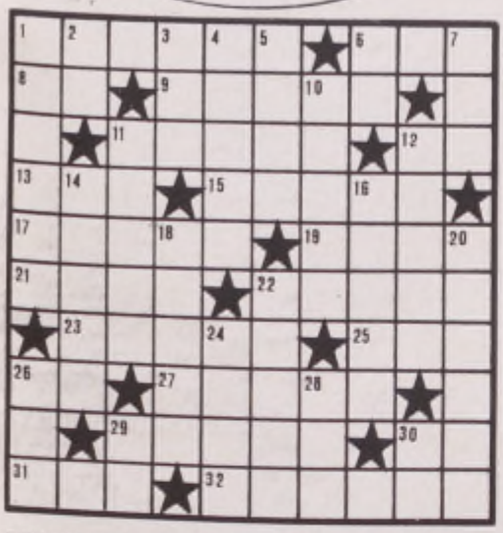
In occasione della XVI Giornata del Francobollo i colleghi di Firenze hanno predisposto un intero postale sul quale è riprodotta la Locomotiva a 2 assi accoppiati tipo « I » (1892) in servizio sulle strade ferrate della Sicilia.

PARMA - LA SPEZIA

Per celebrare l'80° anniversario della inaugurazione della linea ferroviaria Parma-La Spezia le Poste Italiane hanno utilizzato due timbri speciali: uno usato a Parma e l'altro a La Spezia.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: Orizzontali: 1) Marta, compianta attrice americana; 6) Ci va chi scende; 8) Inizio e fine dell'operazione; 9) Lo zafferano; 11) Il primo fratricida; 12) Bagna Torino; 13) Andato; 15) Pesce d'acqua dolce; 17) Greco-romana o giapponese; 19) Un atteggiamento da modella; 21) Un piede o una mano; 22) Numerose; 23) Tavola apparecchiata; 25) Un signore romanesco; 26) Indica provenienza; 27) Personaggio de « I Pagliacci »; 29) Parte dell'intestino; 30) Gemelle in Egitto; 31) Amò Leandro; 32) Ridiede la vista a S. Paolo.

Verticali: 1) Re dei Goti; 2) Simbolo dell'Elio; 3) Nota casa discografica; 4) Pianta per scope; 5) La quinta ora canonica; 6) Sigla di Gorizia; 7) Consuetudine; 10) Parte materiale ed organica dell'uomo; 11) Le prendono gli innamorati; 12) Si consuma a tavola; 14) Branco di grosse bestie; 16) Lo ha fermo chi ha carattere; 18) Balordo, melenso; 20) Ben ventilata; 22) Opera di Massenet; 24) Non ha compagnia; 26) Il secondo di una lunga serie; 28) L'Istituto che assicura; 29) Sigla di Como; 30) Particella pronominale.

S. CHIESA

Sciarada a scambio (5/5 = 10)

IL CITTADINO E LA CRISI ECONOMICA

Questa volta gli errori del passato
ha sulle proprie spalle sopportato
mostrando grande comprensione, pure
se con gl'intrighi son corbellature...
Ma alla festa lo spirito discende
ed il colpo di grazia ognun s'attende.

TRAIANO

Cambio di consonante (13)

PER UN BEL TEMA

Occorre avere idee e ben pensare
se una bella figura tu vuoi fare
per farti dir: « Fantastica la prova! ».
Gli articoli sistema col vantaggio
di dare del carattere un bel saggio.
Ad un componimento tutto giova!

MISTIGRI'

Cambio di sillaba iniz. (9/10)

GIACOMO AGOSTINI

Benché guardato a vista, a mete grandi
suole puntare con manovra lesta,
trovando sempre — segno di talento —
lo spunto per balzar, di colpo, in testa.

MARIN FALIERO

Indovinelli

AL PARTY DELL'AGA-KHAN

Poiché si tratta di un ricevimento
di specie, come dir... particolare,
è buona norma andar digiuni: a mensa
così ogni ben di Dio si può gustare.

TRAIANO

IL KARATE'

Immaginar si può: c'è chi lo fa
per ritrovarsi in forma; e faccia pure!
ché tanto poi, se male si farà,
ch'è solo colpa sua non può che dire.

LILIANALDO

UN CUOCO ASSENTEISTA

Se lavora puntando sul mordente
ti fa mangiare bene veramente.
Ma c'è chi si lamenta, in fin dei conti:
sembra che questo faccia molti « ponti »

CIAMPOLINO

UN MOLESTO INCARICO

Preso di malavoglia,
è un sopraccapo che mi fa arrabbiare,
talché nella mia testa adesso calcolo:
« Sarà, se me lo tolgo, salutare? »

IL TROVIERO

SONO STATO TRADITO DA UN AMICO

Mi hanno preso per lui e ci ho sofferto
perché mi hanno menato; in conclusione
io, che subodoravo, sarò certo
sulla bocca di tutte le persone.

SER BERTO

L'APPARTAMENTO... IN CANTIERE

Vi son lavori in corso su un progetto
discutibile pur, ma se ci viene
del tutto rispondente il gabinetto,
per noi quello « bicamere » va bene!

TRAIANO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: Orizzontali: 1) Thoren; 6) Giù; 8) Oe; 9) Croco; 11) Caino; 12) Po; 13) Ito; 15) Carpa; 17) Lotta; 19) Posa; 21) Arto; 22) Molte; 23) Mensa; 25) Sor; 26) Da; 27) Tonio; 29) Colon; 30) TT; 31) Ero; 32) Anania.

Verticali: 1) Totila; 2) He; 3) RCA; 4) Erica; 5) Nona; 6) GO; 7) Uso; 10) Corpo; 11) Cotte; 12) Pasto; 14) Torma; 16) Polso; 18) Tonto; 20) Aerata; 22) Manon; 24) Sola; 26) Due; 28) INA; 29) CO; 30) Ti.

SCIARADA A SCAMBIO: Ponte/ceste = Penteoste.

CAMBIO DI CONSONANTE: lmMaginazione/lmpaginazione.

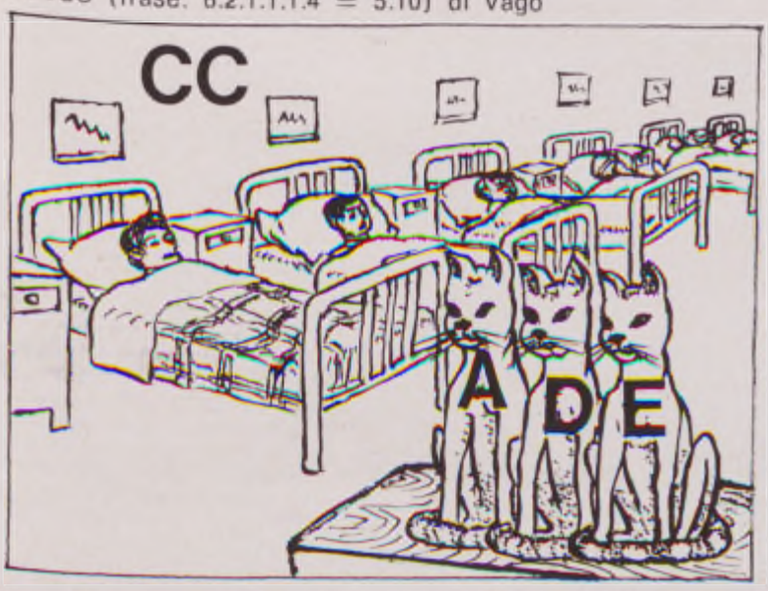
CAMBIO DI SILLABA: Binoccolo/BERnoccolo.

INDOVINELLI: La comunione; l'autorittratto; il dentista; il cappello; il naso; il Parlamento.

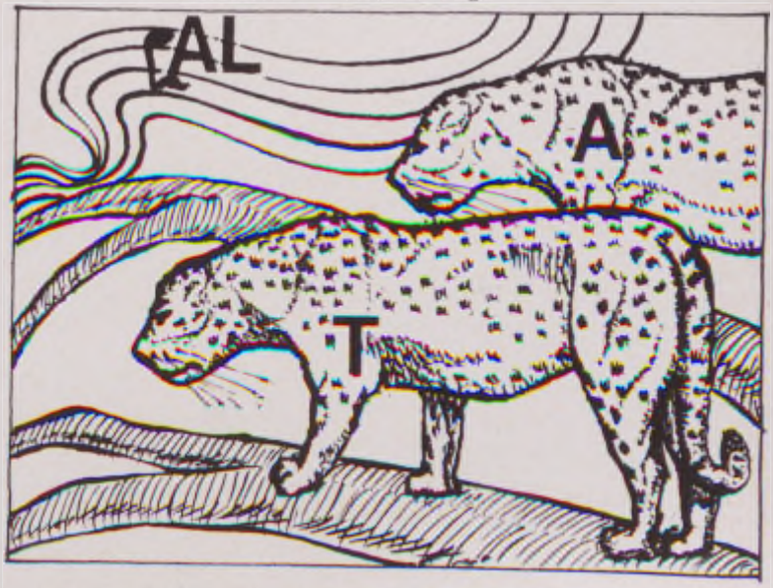
REBUS: Corsia CC; A D E mici = corsi accademici.

REBUS: Mi AL; giagnari T A = miaglia guarita.

REBUS (frase: 6.2.1.1.1.4 = 5.10) di Vago



REBUS (frase: 2.2.8.1.1 = 7.7) di Vago



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì, per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI
Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - MARZO 1975 - N. 3

ANNO XVIII - N. 3 - MARZO 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.
Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 6490 Int. 38233

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Francesco Grande, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Giorgio del Soldato, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Ouaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Roberto Antonelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Vittorio Ciofani, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Oscar Coi, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

L'INAF PRECISA

Vi ringraziamo per la cortese ospitalità da Voi data alla lettera del Sig. Adolfo Picci di Torino (« Voci » gennaio 1975), in merito all'infortunio mortale del Signor Tosi. Desideriamo, tuttavia, fornirvi ulteriori precisazioni per meglio completare il quadro e per meglio definire i giudizi.

L'Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri (INAF) non è una società di assicurazione; è un ente che ha avuto l'idea di lanciare tra i ferrovieri una particolare forma assicurativa, in collaborazione con « Le Assicurazioni d'Italia ».

Nel settore « infortuni » l'INAF svolge due funzioni: una di tutela a favore dei ferrovieri, l'altra di controllo verso l'Ente Assicuratore.

L'Istituto, poi, in collaborazione con i sindacati unitari SFI-SAUFI-SIUF, gestisce la Cassa Assistenza, le cui prestazioni riguardano particolari eventi, che non sono contemplati dalla polizza assicurativa.

Pertanto, i compiti dell'Istituto non attengono solamente la Cassa Assistenza, ma anche il settore degli infortuni; che è quello che maggiormente impegna.

Venendo al sinistro del quale è stata lamentata la lungaggine delle procedure per la sua definizione, va ulteriormente precisato che qualsiasi Ente assicuratore, prima di procedere alla liquidazione di un danno, svolge i necessari accertamenti, che diventano inevitabilmente lunghi quando l'infortunio è mortale.

Comunque, il sinistro in causa, — prima ancora che la lettera venisse pubblicata — è stato liquidato il 4 febbraio scorso, mediante invio alla vedova di un assegno di lire 2 milioni 500 mila.

DUE INDENNITA' DA RIVEDERE?

Carissima Redazione,

Vi scrivo per vedere se si possono rivalutare due competenze accessorie del C.S. titolare. La prima riguarda l'indennità per effettuazione paghe al personale (Art. 72 D.C.A.) che è del 0,12 per mille; ossia, pagando un milione, si percepisce la misera somma di L. 120.

Non si potrebbe portare l'indennità a L. 1.000 per ogni milione che si paga.

Un'altra indennità irrisoria è quella che viene corrisposta per versamenti fatti alla banca: L. 37 ogni chilometro. Questa stazione, per fare un esempio, dista 2 km. dalla città: vengono percepite L. 74 per ogni viaggio. Un po' poco se si considera il prezzo della benzina ed il rischio che si corre ogni qualvolta si porta il contante alla banca, oppure si prelevano i soldi per le paghe, con tutte le rapine e gli scippi che ci sono in giro.

C.S. Sup. *Livio Vannoni*
Santarcangelo di Romagna

● *I compensi in questione, sono stabiliti per legge: quindi qualsiasi rivalutazione non può che essere apportata con provvedimento legislativo.*

Il nostro parere personale è che questi compensi non siano adeguati ai tempi ed alle situazioni, proprio come Lei afferma.

Pertanto sottoponiamo il caso all'attenzione della Dirigenza, con l'augurio che si possa dare vita alle opportune iniziative per rivedere la situazione, se non altro tenendo conto, per i trasferimenti in auto, dell'attuale prezzo della benzina.

LA REVOCA DELL'INCARICO

Cara « Voci »,

consentimi di chiederti un chiarimento: per chi già gode dei benefici economici previsti dall'art. 80 S.G.P. in caso di restituzione alle mansioni della propria qualifica, sono 60 oppure 90 i giorni per ritenere decaduto l'incarico?

Grazie.

Serafino Bova
Capo Stazione Superiore
Trapani

● *L'incarico deve essere revocato fin dal momento in cui viene a cessare la utilizzazione in mansioni della qualifica superiore; comunque, lo stesso si considera senz'altro revocato dopo 90 giorni consecutivi di assenza dal servizio per qualsiasi motivo, giusta l'ultimo comma dell'art. 80 S.G. e successive modificazioni.*

DA OPERAIO A CAPO GESTIONE A SEGRETARIO TECNICO

Cara « Voci »,

chiedo, se possibile, che venga ricostruita, sulle tue pagine, la mia posizione economica, in quanto, essendo passato, attraverso tre concorsi esterni, mi sembra un caso un po' particolare.

Il 1-6-62 assunto dall'Azienda come Operaio con concorso esterno; il 1-7-70 a seguito del riassetto delle carriere sono stato posto alla terza fascia di Operaio con parametro 173 e con una retribuzione di L. 111.261 paga base; il 30-6-71 passato Capo Gestione tramite concorso esterno parametro 180 stipendio L. 115.762; il 15-10-71 passato Segretario Tecnico tramite concorso esterno parametro assegnato 160 stessa paga base; attualmente sono a parametro 188 con due scatti e percepisco uno stipendio di L. 123.874.

Inoltre chiedo se nel mio caso, nell'applicare l'Art. 16 del D.P.R. 28-12-70 e seguenti viene lasciato il parametro spettante di maturata anzianità più tanti scatti per raggiungere lo stipendio riassettato, oppure anche il parametro viene aggiornato secondo il suddetto Articolo.

Augusto Bragalli
Lavori Bologna

● *Si abbia intanto i nostri complimenti per il successo ottenuto in ben tre concorsi esterni. E passiamo subito alle delucidazioni in merito all'applicazione delle disposizioni contenute nel 4° comma dell'art. 8 della legge n. 27/1974, che ha sostituito l'art. 16 del D.P.R. n. 1079/1970.*

La suddetta disposizione legislativa trova applicazione nei confronti dei vincitori di pubblico concorso a qualifiche di carriera superiore dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, provenienti da altri gruppi di personale della stessa Azienda o da altre Amministrazioni dello Stato.

Quando un Agente risulta vincitore di pubblico concorso a qualifiche di pari livello gerarchico o inferiore trovano, invece, applicazione le disposizioni, previste dal 3° comma dell'art. 12 del D.P.R. n. 1079/1970, in base alle quali deve essere attribuito il parametro iniziale della nuova qualifica e, in luogo dell'assegno personale, gli aumenti periodici necessari per assicurare uno stipendio di importo pari o immediatamente superiore a quello in godimento all'atto del passaggio.

Ecco la posizione economica a Lei attribuita in applicazione dell'art. 8, 4° comma della legge n. 27/1974 e dell'art. 12, 3° comma del D.P.R. n. 1079/1970: Operaio specializzato, 1-5-71, L. 1.431.412, Parametro 190; *Capo Gestione, 30-6-71, L. 1.514.100,* Vincitore concorso esterno art. 8, 4° c. L. 27/1974 Parametro 206; *Segretario Tecnico, 1-9-74, L. 1.528.800,* Vincitore concorso esterno Parametro 160 Art. 12, 3° c. D.P.R. n. 1079/1970.

Le qualifiche di Capo Gestione e Segretario tecnico sono di pari livello gerarchico, come stabilito dall'allegato n. 2 al D.M. 17-9-1971, n. 12109.

IL « RIASSETTO » NON GLI HA GIOVATO

Cara « Voci »,

sul n. 12 ho letto il caso del Manovale Michele Della Monica di S. Severo che giustamente si lamenta del trattamento economico suo, in confronto a quello di altri colleghi con la stessa anzianità di servizio.

Il mio caso è ancora più incomprensibile di quello del collega Del-

la Monica in relazione alle code del riassetto.

Mi chiamo Pietro Amarotti, residente a Capriata d'Orba (Pr. Alessandria in servizio attualmente a Novi S. Bovo, Comp. di Genova).

Assunto nel 1960 conseguii le abilitazioni scambi, manovre, freni, azionatori aerei, R.E.C., blocco cardani ed F.S. apparati centrali, e apparati centrali elettrici. Come Manovale è già qualcosa: tanto più che queste abilitazioni mi sono servite e mi servono tuttora per svolgere il mio servizio.

Ecco la mia brillante ma poco invidiabile carriera.

Manovale facente servizio da Deviatore ad Alessandria C.

Trasferito per domanda soddisfatta a Frugarolo Boscomarengo il 15-2-1962 ove rimasi sino al 1 ottobre 1963 data in cui con altra domanda soddisfatta venni trasferito a Novi S. Bovo.

Prestai servizio promiscuo di Deviatore, Manovratore e Guardablocco; in più ero richiesto in missione in diverse località del Compartimento, da Frugarolo B. a Villalvernia, Carbonara, Cassano, Stazzano, Ovada, Campoligure. Ho scritto « richiesto » perché vi è una differenza da richiesto a inviato. Preciso inoltre che all'infuori delle mansioni del Blocco elettrico, tutte le altre le ho svolte senza tirocinio (lo possono confermare i vari Capi Impianto).

Promosso deviatore l'1-1-71 rivesto tuttora questa qualifica nonostante svolga le mansioni di Primo Deviatore da circa un anno in turno continuato.

Oggi come oggi sono ad uno stipendio — quasi mi vergogno di dirlo — di L. 103.508.

Vedi tu, cara « Voci », in che situazione economica ci ha lasciato il riassetto (non sono un caso unico).

Quindi si consoli il signor Della Monica dell'impostazione dell'errato (in certi casi) riassetto: il mio caso, mi pare, è assai più in alto mare del suo.

Desidererei tanto che questa mia venisse pubblicata, dando modo a chi di dovere di rivedere la mia (e quella di altri) strana posizione economica.

Pietro Amarotti Matr. 472853

● *Intanto, complimenti per la Sua prosa efficace e spigliata. Ci spiace invece comunicarLe che la posizione economica conferitaLe è stata debitamente riesaminata dal competente Ufficio del Servizio Personale e che è risultata esatta e conforme alle disposizioni legislative vigenti. Pertanto almeno per il momento nessun difforme provvedimento può essere adottato, nei suoi confronti, da parte dell'Azienda.*

E, ci creda, ce ne dispiace.

L'ing. Mayer direttore generale

Il Consiglio dei Ministri ha nominato l'ing. Lucio Mayer, nuovo Direttore Generale dell'Azienda.

LAUREATO a pieni voti in Ingegneria elettrotecnica all'Università di Napoli, sua città natale, nel 1932, a ventun'anni, il 1° luglio del 1934, ultimato il servizio militare e dopo aver superato brillantemente le prove di un pubblico Concorso, l'ing. Mayer entrò nei ruoli organici dell'Azienda.

Tra i compiti più difficili ed impegnativi assolti nei primi anni di carriera, quale Dirigente di Reparto I.E., quelli svolti tra il 1943 ed il 1945 a Napoli — nel periodo in cui le ferrovie dell'Italia meridionale rimasero sotto il controllo del Military Railway Service — gli meritarono l'elogio delle Autorità militari alleate.

Negli anni 1956 e 1957, l'ing. Mayer organizzò e diresse i lavori, per il settore I.E., del raddoppio della linea tra Battipaglia e Vallo della Lucania, durante i quali fu necessario affrontare i problemi connessi con la costruzione di una vera e propria nuova linea a doppio binario con un percorso sovrapposto o incrociato con quella di una linea a semplice binario.

Nominato Direttore Centrale, dal 1967 al 1969 diresse il Servizio Approvvigionamenti e successivamente il Servizio I.E., finché nel marzo del 1972 fu nominato Vice Direttore Generale.

L'ing. Mayer è stato per alcuni anni, prima all'Università di Napoli e poi a quella di Roma, docente di Impianti Ferroviari nel corso della Scuola Prof. Ferroviaria per Ingegneri.

Nel 1967 fu eletto presidente del C.I.F.I., carica in cui è stato più volte riconfermato e che conserva tuttora.

L'ing. Mayer è membro del Consiglio Superiore dei LL.PP. e della Commissione per l'automazione del Consiglio Nazionale delle Ricerche. E' collaboratore di importanti pubblicazioni tecniche in cui tratta i problemi dei trasporti, in particolare quelli ferroviari.

L'ing. Mayer assume la massima dirigenza delle F.S. in un momento in cui l'Azienda, pur trovandosi ad affrontare gravi problemi, vecchi e nuovi, può offrire al Paese una prospettiva di impegno e di operosità che, altrove, è attualmente compressa dalle conseguenze della crisi economica e della recessione.

La sua incisiva personalità di dirigente, il suo impegno severo, l'abnegazione e la profonda preparazione ne fanno l'uomo giusto al posto giusto, al momento giusto.

Certi di interpretare i sentimenti della grande comunità ferroviaria Gli porgiamo un fervido augurio di Buon Lavoro, assicurandoGli la nostra migliore collaborazione. **V.d.R.**

A Voci della Rotaia ed a tutti i Ferrovieri, con viva cordialità.

Lucio Mayer

Il saluto dell'Ing. Mayer

Nel momento in cui assumo la dirigenza della nostra Azienda il mio pensiero, andando a tutti voi, si rivolge al principale compito che mi attende: quello appunto di dirigere circa duecentoventimila lavoratori facendo sì che ognuno possa trovare soddisfazione nel proprio lavoro; possa condividere le direttive generali e particolari, riconoscendole rivolte unicamente al bene comune; possa rientrare con il cuore sereno, a lavoro compiuto, nella propria famiglia.

Solo lavorando così, infatti, potremo rendere al Paese il servizio che Esso si attende da tutti noi.

Non è, questo mio, un compito facile: mi sorregge peraltro il pensiero che esso differisce solo per l'ordine di grandezza da quello che ho svolto in tutti gli incarichi passati, a partire dal giorno in cui, dopo un paio di anni di apprendistato, mi venne affidata, nell'ormai lontanissimo 1936, la dirigenza del mio primo Reparto di esercizio.

Il rapporto di reciproco rispetto e stima, di amicizia se mi è consentito dirlo, che di volta in volta si è stabilito nell'interno dell'unità che ho avuto la fortuna di dirigere, rapporto che è poi rimasto anche dopo che i contatti diretti si erano allentati o addirittura interrotti, mi fa sperare di poter contare — anche in questo nuovo e più difficile compito — su un analogo spirito di collaborazione.

Con questa speranza, che voglio considerare certezza, vi invio il mio saluto ponendovi tutti sullo stesso piano qualunque sia il vostro grado, la vostra mansione, il vostro Servizio, il vostro Compartimento.

Un particolare saluto invio ai Rappresentanti Sindacali: l'ormai lungo contatto con loro, anche quando può aver assunto l'apparente aspetto di scontro, mi ha reso evidente quali siano la competenza, la disinteressata passione e lo spirito di sacrificio che essi pongono nella loro difficile mansione.

Ogni volta che insieme abbiamo affrontato un problema di interesse comune siamo sempre arrivati ad un risultato positivo: quando ciò è avvenuto con ritardo, o in modo non completo, è stato sempre solo per difficoltà obiettive — dipendenti più dalle cose che dagli uomini — che costituiscono un ineliminabile freno anche all'azione dei più entusiasti.

Sarò veramente felice se questa mia affermazione indurrà a meditare, magari solo per un momento, quanti — specie tra i ferrovieri giovanissimi — a causa di tali difficoltà potessero rischiare di abbandonarsi a una crisi di sfiducia in tutto ed in tutti.

A ognuno di voi, cari colleghi ferrovieri, un saluto ed un cordiale augurio di buon lavoro!

Elettronica per le ferrovie degli anni '70

di BRUNELLESCO RINDI

DAL GIORNO 11 fino al 23 marzo un po' di Ferrovia, con i suoi uomini e i suoi mezzi tecnologici, si è trasferita al Palazzo dei Congressi dell'EUR per la « XXII Rassegna Internazionale Elettronica Nucleare e Aerospaziale ».

Al Ministro dei Trasporti ed alle altre autorità che hanno inaugurato la mostra e, successivamente, al pubblico dei visitatori è stato mostrato un quadro delle applicazioni dell'elettronica nell'esercizio delle F.S.

Di queste applicazioni è stato possibile esporne solo alcune, scelte tra le numerosissime oggi in uso corrente. Più che una esposizione panoramica è stata dunque presentata una immagine emblematica che però è risultata efficacissima a giudicare dall'interesse dei visitatori e dall'apprezzamento della stampa.

Un panorama più esteso di quello che poteva essere affidato alle dimostrazioni nello stand è stato offerto dalla Rassegna stessa a quegli esperti tecnici che sono convenuti ad una tavola rotonda sull'argomento « L'elettronica nei mezzi di trasporto terrestri » che è stata tenuta nella stessa sede il giorno 13 marzo, sotto la presidenza del nostro Direttore Generale e dove diversi specialisti scelti nei vari rami di attività della costruzione e dell'esercizio dei mezzi di trasporto hanno illustrato lo « stato dell'arte » dell'elettronica applicata ai trasporti di ogni tipo, da quelli su rotaia a quelli autostradali o stradali.

Veicolo carrello per l'esecuzione di rilievi in galleria.

Dell'« elettronica di potenza » applicata ai mezzi di trazione e agli impianti fissi ferroviari hanno trattato il Prof. G. Giovanardi, Direttore del nostro Istituto Sperimentale e l'Ing. C. Rizzi della Ricerca e Sviluppo dell'ASGEN.

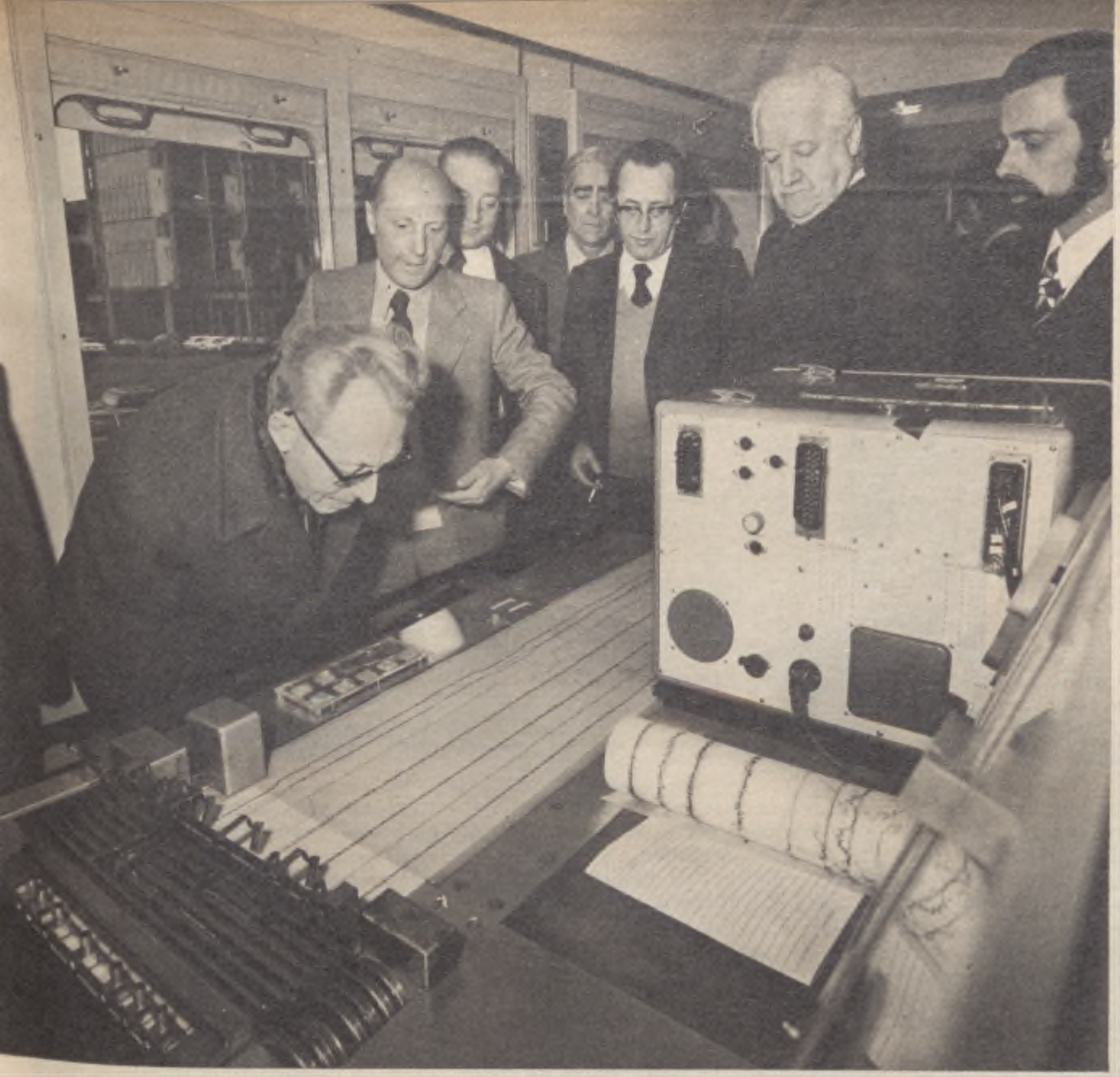
Dell'elettronica per gli impianti di regolazione del traffico ferroviario e stradale hanno trattato, l'Ing. A. Liverani delle FS, l'Ing. M. Auclair della S.N.C.F., gli ingegneri L. Catanoso e C. Solimini della Direzione Generale S.N.C.F., il Prof. R. Vacca della Compagnia Generale Automazione e il Prof. Lepschy Direttore del laboratorio Dinamica dei Sistemi del CNR.

Le applicazioni degli elaboratori elettronici a problemi di gestione e di regolazione dell'esercizio sono stati illustrati dal Prof. W. Schmitz delle DB, dall'Ing. F. Capocaccia dell'ASGEN e dall'Ing. B. Rindi delle F.S.

Il Prof. Villa della FIAT ha infine illustrato le applicazioni dell'elettronica nella costruzione delle automobili.

L'Ing. Mayer, sintetizzando i risultati delle varie relazioni, ha evidenziato come le

Alcuni terminali collegati in linea con gli elabora tori del Centro di Pronestina e funzionanti presso la mostra.



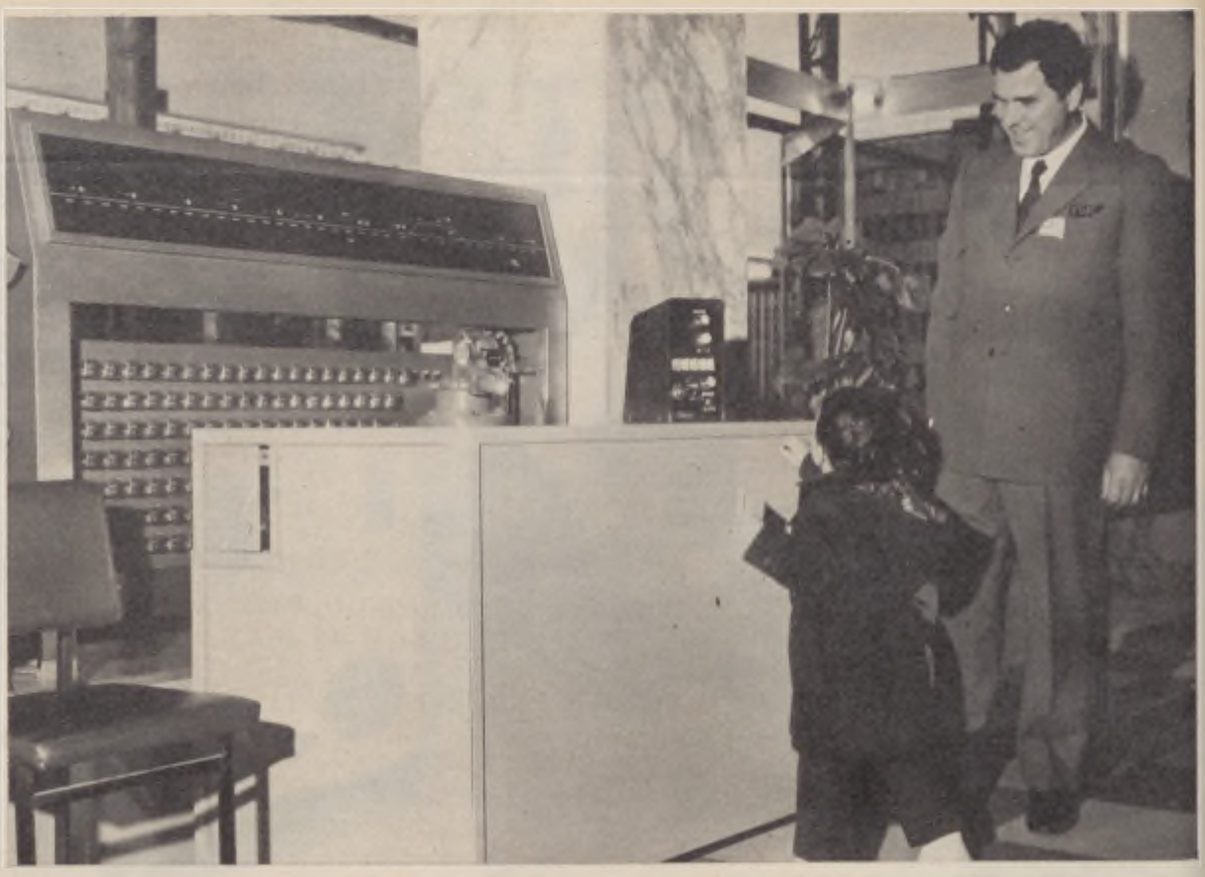
Il ministro Martinelli in visita alla carrozza Amsler per il controllo dello stato del binario.

In basso, un momento della tavola rotonda organizzata presso la rassegna romana ed a cui hanno partecipato specialisti dei diversi rami di attività, sotto la presidenza dell'ing. Mayer.

applicazioni dell'elettronica siano ormai clamorosamente evase da quei campi ristretti che furono chiamati delle « correnti deboli » e nei quali sembravano relegate al ruolo di una semplice collaborazione, utile ma non insostituibile nella tecnica dei trasporti. Il convegno ha invece autorevolmente ricordato altre applicazioni quali sono, ad esempio per le nostre Ferrovie, i diodi al silicio delle sottostazioni e gli inverter a thyristor delle locomotive. Questi esempi di applicazioni che si innestano nel vivo della nostra struttura tecnologica hanno finito addirittura col suggerire un vero e proprio problema di riclassificazione sistematica che potrebbe essere così formulato: quali sono i limiti tra elettrotecnica e elettronica?

Naturalmente l'invito è semmai rivolto ai teorici per i quali il rigore delle definizioni è essenziale: per noi tecnici dei trasporti la domanda è interessante ma non è imbarazzante. Senza una definizione rigorosa del calore, un secolo fa, non abbiamo forse utilizzato splendida-

Elettronica FS



Un bambino a tu per tu con una strana fiaba degli anni '70: un banco di simulazione per l'istruzione del personale addetto alla condotta di rotabili equipaggiati con la ripetizione continua dei segnali.

mente la termotecnica e fatto progredire la termodinamica?

Considerati i risultati portati a conoscenza dal convegno insieme a quelli dimostrati dall'esposizione dei mezzi, si può concludere che, con le parole o con i fatti, l'illustrazione delle applicazioni dell'elettronica alle F.S. è stata completa ed esauriente.

Che cosa hanno potuto vedere i visitatori?

Nello stand, un dispositivo di ripetizione dei segnali ed uno per il controllo delle velocità unitamente ad un banco di simulazione (di quelli utilizzati in pratica per l'istruzione del personale di condotta), hanno consentito al pubblico di constatare come sia possibile fornire in locomotiva delle segnalazioni efficienti anche quando le condizioni di visibilità del segnale sono decisamente avverse.

Nel campo delle applicazioni a problemi di trazione è stato scelto per l'esposizione anche un alternatore statico per la conversione da 3.000 Volt corrente continua a 380 Volt corrente alternata del tipo utilizzato sulle locomotive 444.

Molto interesse hanno suscitato alcune apparecchiature costruite dal nostro Istituto Sperimentale e precisamente: un veicolo-carrello già utilizzato nei cantieri della direttissima Roma-Firenze, attrezzato con un telemetro ottico collegato ad un complesso di registrazione per l'esecuzione di rilievi in galleria; un dispositivo che al passaggio dei treni trasmette per mezzo di onde convogliate nella linea di contatto un segnale di allarme ai cantieri di lavoro situati a diversi chilometri di distanza (e si noti l'allarme è dato anche in caso di guasto dell'apparecchiatura); un simulatore per prove di lunga durata sugli strumenti di blocco semiautomatico.

La parte di prima donna dello spettacolo è stata rappresentata da una vettura Amsler che, non per nulla, troneggiava maestosamente sul piazzale esterno.

Questa carrozza costituisce un modernissimo mezzo di controllo dello stato del binario con il quale vengono «auscultati» circa 30.000 Km di binario all'anno.

Le apparecchiature speciali di cui è dotata forniscono durante la marcia, a velocità di 100 Km/h e oltre, i diagrammi di tutte le grandezze che interessano: scartamento, livello trasversale, salti delle due file di rotaie, sghembi e curvatura. Vengono così rilevati con continuità e massima precisione quelli che si definiscono i « difetti del binario » sia nella loro entità che nel modo di presentarsi. I dati raccolti costituiscono un complesso di informazioni essenziali in due grandi settori operativi: quello della gestione dei lavori al binario (e della relativa programmazione) e quello del controllo delle velocità di esercizio.

L'elettronica degli elaboratori è stata mostrata al pubblico « dal vero ». Nello stand sono stati infatti installati dei terminali collegati in linea con i sistemi di elaborazione del Centro di Prenestina e abilitati a tutte le prove dell'esercizio previsto dai normali programmi.

Un terminale delle teleprenotazioni posti ha addirittura espletato un servizio effettivo rilasciando a pagamento dei biglietti e delle riservazioni posti come un normale sportello di biglietteria.

Altri terminali collegati con l'elaboratore del Controllo Personale, con i normali programmi di interrogazione hanno in particolare soddisfatto la curiosità di quei visitatori ferrovieri che hanno potuto prendere visione sullo schermo della propria scheda anagrafica.

Grande interesse ha suscitato anche la dimostrazione del sistema sperimentale di anagrafe sanitaria costituito da un terminale collegato in linea con un archivio centrale dal quale è possibile ottenere istantaneamente notizie di natura sanitaria riguardanti un singolo ferroviere o un gruppo omogeneo di agenti.

Un altro terminale video-scrivente ha infine offerto un esempio di come nella nostra Azienda venga organizzato il sistema elettronico che consente la programmazione e l'esecuzione a distanza di calcoli vari specialmente di natura tecnica.

Per tutte le applicazioni si è notato un interesse particolarmente evidente da parte dei giovani. La diffusione dell'insegnamento di elementi di elettronica e di informatica in molti tipi di scuola ha stimolato delle vivaci e pertinenti richieste di chiarimenti su alcuni particolari anche tra i più sofisticati dei vari meccanismi o dei programmi di elaborazione.

Il nostro personale presente nello stand ha fornito tutte le spiegazioni unendo alla competenza e cortesia il giusto pizzico di passionalità professionale. E' rimasto compensato da numerose espressioni di ammirazione e compiacimento di fronte a tante novità che sembravano far dimenticare a tutti, almeno per un momento, qualche delusione dei « treni in ritardo ».

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Ultima mina nella galleria di Serre de la Voute

NELLA galleria di Serre de la Voute ad Exilles, sulla linea Torino-Modane, il 17 marzo è stato abbattuto l'ultimo diaframma che ancora divideva le due « avanzate » nel cuore della montagna.
Erano presenti col Ministro dei Trasporti, Sen. Martinelli, il Direttore Generale Ing. Mayer, il Direttore del Servizio Lavori, Ing. Misiti, il Direttore Compartimentale Ing. Attanasio, il Vice Prefetto della Savoia M. Pellet, il Presidente del Consiglio Generale della Savoia M. Buisson, il Direttore Aggiunto della Rete Sud-Est della S.N.C.F. M. Lazerges e numerose Autorità locali, della Provincia e della Regione. Folta la rappresentanza dei tecnici e delle maestranze cui va il merito della realizzazione dell'opera.
Il Ministro dei Trasporti, prendendo la parola per sottolineare il significato della cerimonia, ha rilevato che la galleria di Serre de la Voute, anche se è lunga poco più di due chilometri, ha richiesto il superamento di considerevoli difficoltà tecniche per la natura del terreno e per le sorgenti d'acqua incontrate.
« Lasciando la voce alle cifre — ha detto il Senatore Martinelli — si può avere un'idea più concreta dell'entità e delle caratteristiche dei lavori compiuti. Si è trattato di 82 mila mc. di scavi e di 23 mila mc. di conglomerato cementizio realizzati. Tali lavori hanno richiesto una spesa di un miliardo e cento milioni di lire, cioè circa 550 milioni al chilometro ».
Dopo aver rilevato che il tunnel appena terminato rappresenta una significativa e fondamentale tappa sul cammino dell'atteso completamento del raddoppio della Torino-Modane, una linea che compie 115 anni e che tanta importanza riveste nel quadro delle nostre comunicazioni internazionali, il Ministro si è occupato dei lavori che ancora restano da compiere perché il raddoppio sia interamente realizzato.
Ha precisato che il nuovo binario tra Exilles e Salbertrand sarà attivato con il prossimo orario invernale, al massimo con l'orario estivo del 1976 qualora, per il rivestimento della vecchia galleria di Serre de la Voute, sia necessario trasferire l'esercizio sulla nuova. Sarà così già operante il raddoppio tra le due stazioni, mentre « per la tratta Chiomonte-Exilles — ha continuato il Sen. Martinelli — occorre la perforazione della galleria omonima, lunga 3 chilometri, per cui si dovrà attendere il 1977. La completa sistemazione della Torino-Modane è condizionata, infine, dal raddoppio della Bussoleno-Chiomonte, più a valle della Chiomonte-Salbertrand in corso di attuazione. Ma ciò è previsto nel piano di interventi di 2 mila miliardi di lire, per un importo di 17 miliardi e mezzo ».
« Resta dunque da fare ancora molto — ha concluso il Ministro — ma non v'è dubbio, e la cerimonia di oggi lo attesta, che molto è stato fatto per migliorare e quindi accelerare le comunicazioni tra l'Italia e la Francia ».
In precedenza aveva preso la parola il Direttore Generale, Ing. Mayer, che aveva illustrato in particolare i lavori che verranno eseguiti a valle di Exilles, grazie ai quali sarà realizzato, ad un tempo, il potenziamento della linea di transito, delle stazioni e degli impianti fissi.
Prima che il Sen. Martinelli premesse il pulsante che ha fatto brillare l'ultima mina, il Direttore del compartimento di Torino, Ing. Attanasio, aveva sottilineato il significato tecnico della nuova opera, che elimina una delle strozzature che maggiormente pregiudicano la circolazione dei convogli tra il Piemonte e la vicina Francia.

Renzo MARELLO

Nelle foto, il ministro Martinelli preme il pulsante che farà brillare la mina e brinda con il personale.

La CEE per il ponte sullo Stretto

AL TERMINE di un ampio dibattito, originato da mozioni presentate da numerosi gruppi politici, nei giorni scorsi il Senato ha approvato un documento sul problema della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. Il Governo — questa la sostanza del documento — è impegnato, anzitutto, a dare pronta attuazione alla legge, approvata dal Parlamento nel dicembre 1971, che dichiara opera di prevalente interesse nazionale la costruzione del ponte e, quindi, a costituire gli organi della società, prevista dallo stesso provvedimento, e a cui dovrà partecipare « l'IRI nella misura del 51% del capitale — come ha precisato il Ministro dei LL.PP. Bucalossi — mentre il restante 49% dovrà essere sottoscritto dalle FS, dall'ANAS, dalle Regioni siciliana e calabrese e da altre amministrazioni ed enti pubblici ». L'esecutivo dovrà inoltre richiedere agli organi competenti della Comunità Economica Europea il finanziamento per completare gli studi necessari alla realizzazione dell'opera al fine di accertare la possibilità e i tempi di attuazione di un collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente.
A tale riguardo, è opportuno ricordare che il Parlamento europeo, nella seduta del 12 dicembre 1974, ha approvato con voto unanime una risoluzione diretta al Consiglio e alla Commissione della CEE perché sia disposto un intervento comunitario per il collegamento stabile sullo Stretto.

S. A.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Il mestiere del macchinista

E' APPARSO recentemente su un quotidiano di Torino il servizio di un giornalista che ha voluto trascorrere una giornata seguendo due nostri macchinisti durante il loro servizio. Il pezzo, senza indulgere a descrizioni di effetto o di colore, racconta con molta obiettività il lavoro dei due ferrovieri, definito di grande impegno e responsabilità. Già dal titolo « con un treno alle spalle », si può comprendere come il compito del macchinista di un treno sia stato valutato per il suo giusto peso. « La loro personalità si annulla — dice infatti l'articolista — nel momento in cui salgono sul locomotore che deve trainare il treno. Non gli si chiede estro o inventiva, né esuberanza. Gli si chiede di essere esattamente ciò che quel convoglio esige ». E, quindi, osserva che pochi mestieri pretendono, come quello del macchinista, un'assoluta acquiescenza alle norme.
Subito dopo queste considerazioni, il giornalista passa a descrivere il viaggio vero e proprio, la partenza dalla stazione di Torino P.N., la corsa sui binari e i due uomini attenti ai segnali e alle prescrizioni della linea, impegnati a non perdere sia pure un solo minuto, né tanto meno a guadagnarlo. « Pali, segnali, ponti sfrecciano via in un baleno, sugli scambi il locomotore (si tratta di una "Tartaruga", n.d.r.) ha sempre un sussulto laterale, per un attimo c'è l'impressione di deviare ». Poi, dopo 80 minuti, l'arrivo a Genova e il cambio dei macchinisti perché il treno prosegue alla volta di Roma. Ma l'interesse del giornalista non finisce a questo punto; egli si accompagna ancora ai nostri due ferrovieri e li segue prima alla mensa e dopo anche al dormitorio, due tappe queste di cui tutto è visto con notevole verità e umanità. Infine, il ritorno a Torino, questa volta con un diretto che proviene da Roma e riparte da Genova poco prima delle 5 del mattino; di nuovo i nostri due macchinisti « ripuntano gli occhi sui segnali ». E così si conclude l'articolo: « poi macchinista e aiuto dovranno sottoporre il locomotore a una minuziosa visita. Alle 9,50 si smonta, si torna a casa. Il turno incominciato ieri alle 15,30 finisce, finalmente ».

P.

La "tartaruga" elettronica

VELOCITA' commerciale più elevata con minore dispendio di energia: a questo si punta, ed è certo uno dei più importanti traguardi cui tende l'introduzione dell'elettronica.
Con risultati soddisfacenti, nei giorni scorsi sono state effettuate delle prove, a Milano Rogoredo, di un motore elettrico di trazione alimentato a mezzo di un « full chopper »; con tale dispositivo, basato sui principi dell'elettronica industriale, si può regolare in modo continuo la tensione di alimentazione dei motori elettrici e, di conseguenza, la loro velocità. Sulla nuova locomotiva E444005 ciascun motore sarà, infatti, direttamente collegato, tramite il proprio chopper, alla rete di alimentazione e raggiungerà il valore massimo della tensione di 1800 V con più del 20% della potenza.
Le locomotive non saranno più costrette ai « salti » di corrente, come accade ora, cioè a variazioni brusche dello sforzo di trazione che possono provocare slittamenti delle ruote facendo diminuire sensibilmente la potenza utilizzabile. Ora, la funzione del « full chopper » è proprio quella di consentire la scelta di una qualsiasi velocità tra lo zero e il massimo e non di « fasce » obbligate di velocità, come avviene con l'utilizzazione degli equipaggiamenti tradizionali; cosicché è possibile evitare quei « salti » e guadagnare quindi sensibilmente in termini di capacità di trazione e di aderenza delle ruote sui binari.
Questo tipo di equipaggiamento verrà montato sulla E444.005, che manterrà la sua linea esterna, ma all'interno dovrà ovviamente subire le modifiche e gli adattamenti necessari. I tecnici sono convinti che con l'innovazione introdotta la « Tartaruga » potrà raggiungere meglio la massima velocità di 200 chilometri l'ora trainando convogli più pesanti; potrà nel contempo realizzare anche un'ottima velocità commerciale con minor dispendio di energia; potrà cioè raggiungere proprio l'importante traguardo accennato.
Infatti, per l'avviamento delle locomotive normali occorre un elevato assorbimento di corrente, e quindi di potenza, che poi viene in gran parte dissipata nel reostato. Per azionare, invece, i motori della nuova locomotiva, che non ha necessità né di contattori né delle resistenze di avviamento, si assorbe unicamente la corrente e quindi la potenza che si utilizza.

S. A.

Offriamo la nostra solidarietà

AMICI ferrovieri, dal numero di gennaio ci stiamo occupando del problema degli handicappati o, meglio, dell'assistenza alle famiglie dei nostri colleghi che hanno dei figli in tali condizioni.
Crediamo di aver illustrato sufficientemente il grave compito che la sventura ha loro affidato e l'impegno, anche finanziario, che pesa su di loro e che giorno per giorno devono assolvere. Come crediamo sia ormai chiaro un fatto confortante: che con un modesto sacrificio da parte nostra è possibile aiutare quei nostri colleghi nel loro dovere, nella loro missione di padri molto sfortunati, è possibile aiutarli a meglio sostenere il peso del loro impegno quotidiano.
E' infatti minimo il sacrificio che pensiamo di dover tutti noi compiere e grande è, al contrario, il beneficio che le famiglie dei ragazzi handicappati (circa 700) possono ricavarne. Un sacrificio — lo abbiamo accennato — equivalente, più o meno, a mezzo pacchetto di sigarette al mese, che, moltiplicato per i componenti della grande famiglia ferroviaria, può costituire un fondo di solidarietà sufficiente, per porgere un aiuto veramente tangibile ai genitori.
Amici ferrovieri, è un discorso corale, questo che stiamo facendo: dobbiamo far sì che lo sia. Fin da principio, infatti, abbiamo pensato di non poter essere solo noi di « Voci » a condurre in porto questa iniziativa e stiamo quindi cercando di ottenere che si uniscano a noi anche altre « voci », in modo che l'appello possa giungere a tutti coloro che vivono e operano in seno all'Azienda. Le premesse sono buone e la risposta, ne siamo certi, sarà pronta e — quel che più conta — efficace.

Ricerca scientifica e FS

SI E' SVOLTO a Roma, presso l'Istituto Sperimentale una conferenza-dibattito sul problema della ricerca scientifica nelle F.S. e una nuova politica dei trasporti. La conferenza era stata organizzata dalla Federazione Unitaria dei Sindacati Ferrovieri e la relazione introduttiva è stata tenuta dal Consigliere di Amministrazione Bruno Aronne. Hanno partecipato all'incontro oltre a rappresentanti sindacali, funzionari della nostra Azienda, personalità del mondo universitario e scientifico, rappresentanti del Ministero per la Ricerca Scientifica, componenti la giunta regionale e comunale. Tutti hanno ribadito la necessità di accelerare i tempi per dare inizio al centro IREF di Anguillara, prima che scadano i termini per l'esproprio delle aree. L'esigenza di un nuovo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica nelle ferrovie, è stato sottolineato dagli intervenuti, deve collegarsi organicamente alle Università, alle Regioni ed agli altri settori del trasporto, specialmente in relazione alla situazione di crisi cui si avvia la grande industria automobilistica.

Operazione vacanze pasquali

COME di consueto le F.S. hanno attuato tutta una serie di iniziative per aumentare la capacità ricettiva dei trasporti ferroviari in maniera da far fronte alle maggiori punte di traffico in occasione delle festività di Pasqua.

Infatti, oltre i rinforzi delle composizioni dei principali treni viaggiatori, sono stati istituiti appositi treni straordinari. In particolare, solamente per il servizio interno, sono stati previsti 225 treni straordinari per il sussidio — in precedenza o al seguito — di altrettanti treni ordinari. Naturalmente tali sussidi hanno interessato specialmente le relazioni a lungo percorso e quelle che presentano i maggiori indici di frequentazione e, precisamente, quelle da Torino e da Milano per Roma e da Roma per la Calabria, la Sicilia e la Puglia.

Per quanto riguarda, poi, il servizio internazionale, oltre 50 treni speciali hanno trasportato i nostri connazionali residenti all'estero per motivi di lavoro; anche quest'anno diverse e ben individuate le destinazioni di questi particolari convogli tra le quali ricordiamo Udine, Napoli, Reggio Calabria, Palermo, Bari e Lecce. Inoltre, per il rientro di questi lavoratori nelle località estere di provenienza, sono stati effettuati numerosi treni speciali in partenza, per la maggior parte, da stazioni del meridione. C'è da notare, anche, che con i treni straordinari per i lavoratori all'estero e pure con altri treni straordinari in servizio interno sulle principali relazioni, sono state impiegate molte carrozze-cuccette in modo da rendere meno pesanti i viaggi notturni.

P.

Le aziende autonome

E' STATO recentemente pubblicato uno studio economico sulle Aziende Autonome dello Stato. Definite la forma più antica dell'intervento pubblico, esse coprono settori di attività molto vasti, quali le poste, i telefoni, i telegrafi, la navigazione lacuale, le foreste demaniali, i monopoli e le strade; un settore a parte riguarda le ferrovie che è senz'altro il settore più ampio di quelli presi in esame.

Nelle seguenti tabelle n. 1 e n. 2 sono evidenziate l'importanza e la vastità delle diverse Aziende Autonome, sulla base della quantità del personale occupato e degli investimenti effettuati.

Interessante, inoltre, la tabella n. 3 nella quale viene posto in rilievo come le Aziende Autonome statali, in ordine al fatturato e tenuto anche conto dei rimborsi per franchigie e tariffe privilegiate, si pongono a livelli paragonabili a quelli di gruppi come la Montecatini e la Fiat.

1. Dipendenti

(unità)

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Ferrovie (al 31 dic.)	172.896	169.090	192.744	195.020	199.746	218.389
Poste e telegraf. (al 31 dic.)	145.884	141.974	136.320	149.964	157.730	158.915
Monopoli (al 1° apr.)	20.212	19.662	18.569	18.592	16.208 (*)	17.278
Telefoni (al 1° genn.)	13.183	13.654	13.465	15.821	13.456 (*)	13.659
ANAS (al 1° genn.)	12.497	12.867	12.878	12.819	12.744 (*)	13.052
Foreste demaniali (al 1° apr.)	1.093	1.008	1.582	1.607	3.095 (*)	1.463
Navigazione lacuale	585	590	596	605	649	684

(*) Al 1° luglio

2. Investimenti effettuati

(milioni di lire)

	1972			1973		
	con mezzi propri	con contributi Stato	In complesso	con mezzi propri	con contributi Stato	In complesso
Ferrovie	257.625	2.023	259.648	230.829	2.280	233.109
Monopoli	10.334	—	10.334	13.687	—	13.687
Poste e telegrafi	24.615	—	24.615	43.556	—	43.556
Telefoni	59.037	—	59.037	62.062	—	62.062
ANAS	—	313.248	313.248	—	354.845	354.845
Foreste demaniali	4.916	5.221	10.137	4.757	3.754	8.511
Totale	356.527	320.492	677.019	354.891	360.879	715.770

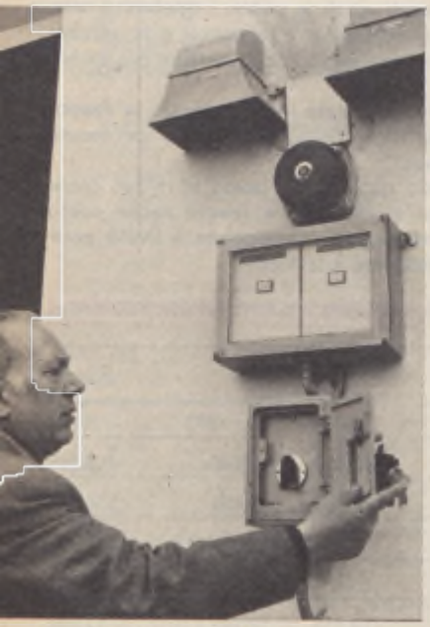
3. Posizione delle aziende statali

(miliardi di lire)

	1968	1969	1970	1971	1972
Fatturato					
Aziende autonome	1.045	1.100	1.163	1.261	1.360
Montedison (gruppo) (*)			1.868	2.017	2.100
Fiat (società) (*)	1.335	1.425	1.712	1.820	2.127
Immobilizzazioni tecniche					
Aziende autonome	2.572	2.572	3.136	3.421	3.756
Montedison (gruppo) (*)			2.765	3.094	3.209
Fiat (società) (*)	1.246	1.387	1.552	1.723	1.925
Dipendenti					
Aziende autonome	358,5	366,2	394,4	403,6	423,4
Montedison (gruppo) (*)			174,3	—	—
Fiat (società) (*)	158,4	170,9	184,8	182,5	189,6

(*) I dati relativi a Montedison e Fiat sono inseriti a titolo di raffronto.

TANTI ANNI DOPO IN SARDEGNA



I pulsanti che consentono al capotreno di trattenere il convoglio incrociante fuori della stazione in attesa del completamento del servizio viaggiatori; a destra, il pannello luminoso con l'indicazione del treno in arrivo.

Nella sperduta stazioncina sede di incrocio il cervello operativo ha sostituito il massacrante lavoro dei movimentisti.

Seméstene: dal deserto al D.C.O.

DA DOVE cominciare? Dal banco dei pulsanti? Dalle apparecchiature di controllo? Dal grande pannello semicircolare sul quale sono schematizzati i centocinquanta chilometri di linea, da Macomer ad Olbia? Oppure è meglio andare a frugare tra le cartelle, le pratiche, gli appunti, gli schemi, le statistiche che si accumulano a Cagliari, negli Uffici Movimento, Impianti Elettrici e Lavori, gli uffici che hanno studiato la realizzazione del Dirigente Centrale Operativo di Chilivani? Vi troveremo, forse, la storia dei singoli meccanismi, delle apparecchiature elettroniche sofisticate che compongono il cervello operativo, ma è preferibile trasferirsi in una stazione, una delle tante che sul pannello è schematizzata col tracciato dei due binari, ma che nella realtà è ben diversa, ha una sua storia e meglio di tutti può spiegarci il perché del Dirigente Operativo.

Seméstene: tanti, tanti anni or sono venni a prestarvi servizio. Scesi dal treno in una giornata di luglio ed ebbi la sensazione d'essere tornato sull'altopiano del Serengeti, in Tanzania. Attorno una vasta pianura disseminata di rocce, con qualche quercia da sughero — per molti aspetti non dissimile dalla acacia spinosa africana — ed un silenzio innaturale mi accolsero e mi furono compagni per i giorni che seguirono. Quando uscivo dall'ufficio dei dirigenti, così si chiamava l'unico vano ove si svolgevano tutte le incombenze di stazione, credevo di scorgere tra gli arbusti un branco di gnu e il segnale lato Macomer assomigliava sempre più ad una giraffa intenta a rubare foglie agli eucalipti. Fu qui che scoprii come l'unico trasporto ferroviario senza documento, previsto come tale dalle condizioni e tariffe, è il pentolino con la colazione da portare in bagagliaio per gli agenti che prestano servizio in località del genere. A lungo andare ci si convinse che era inutile tenere un uomo in servizio in un posto così alienante e la stazione venne disabilitata, lasciando al capotreno di svolgere le mansioni di dirigente di movimento nei casi di incrocio. E' bene, a questo punto, spiegare con esattezza in che cosa consistono tali mansioni, almeno per quanti non conoscono le cose di movimento. Il capo del treno che giunge per primo in una stazio-

ne ove l'orario prevede l'incrocio con altro convoglio proveniente dalla direzione opposta, si porta nell'ufficio e segnala telefonicamente la sua presenza — prendendone regolarmente nota su un protocollo — al Dirigente Unico, preleva le chiavi degli scambi e invia il frenatore, l'ausiliario viaggiante, a preparare l'entrata per il treno che deve giungere, apre il segnale mentre l'uomo corre dalla parte opposta, distante di regola oltre un chilometro, a preparare l'uscita; il treno giunge e riparte e il capotreno fa rimettere a posto gli scambi da tutti e due i lati, registra una nuova conversazione telefonica con il Dirigente Unico, rimette a posto le chiavi degli scambi e riprende la marcia. Nella migliore delle ipotesi il tutto comporta una diecina di minuti di sosta e a volte ancora di più, secondo le condizioni del tempo, la visibilità, eccetera.

Tutto quello che faceva il capotreno, e a suo tempo il dirigente di movimento, ora viene svolto dal Dirigente Centrale Operativo, il quale lo fa per tutte le stazioni poste sotto la sua giurisdizione: sul pannello pochi centimetri di linea illuminati indicano un treno in marcia, l'operatore preme un pulsante e autorizza così il treno a proseguire, a incrociare in altra stazione, a fermarsi. La pressione sul pulsante apre o chiude i segnali, blocca i passaggi a livello, muove gli scambi, ma, attenzione, non si tratta di una reazione meccanica ad un impulso elettrico, non si tratta di un obbedire cieco ad ordini impartiti da un posto centrale. Prima che il pannello obbedisca, prima che un segnale si disponga al verde o che uno scambio modifichi la sua posizione avvengono tanti controlli, tante riprove, tanti accertamenti, per cui la nuova posizione del segnale o dello scambio altro non è che la somma di una serie di considerazioni sulla possibilità e sulla sicurezza della marcia del treno. Un guasto qualsiasi, una lampada non funzionante, un corto circuito impedirebbero al segnale di assumere la posizione di via libera, e, in caso di guasto non riparabile direttamente dal posto centrale, nel caso di impossibilità a far intervenire circuiti di riserva, alla base del segnale una spia luminosa indicherebbe al personale di guida del treno, o al dirigente il guasto e la necessità di mettersi in contatto telefonico con la centrale operativa.

Davanti al pannello, mentre gli operatori (ve n'è uno lato Macomer ed uno lato Olbia) seguivano la marcia dei treni, noi abbiamo iniziato il duello verbale con il Capo Reparto Movimento sig. Desole, abbiamo fatto sfoggio di tutti i « se » che nella carriera di movimentisti hanno perseguitato le nostre ore: Se cade la corrente? C'è un impianto sussidiario. Se non basta? Tutti i segnali si mettono a via impedita e un impianto sussidiario mette in funzione le chiamate per il personale di scorta ai treni, gli inviti ad entrare in contatto con il D.C.O.. Se due treni giungono in stazione contemporaneamente? Possono entrare insieme, ciascuno sul suo binario perché vi sono le distanze di sicurezza per la fermata. E se ci sono viaggiatori che attraversano i binari? (questa volta eravamo certi d'aver messo il dito sulla piaga). In ogni stazione vi è un pulsante che il dirigente del treno giunto per primo manovra quando vuol trattenere il secondo treno fuori dell'impianto in attesa che i viaggiatori abbiano sgomberato i binari. Chi avverte i viaggiatori dell'arrivo del « loro » treno? Un pannello luminoso si illumina e su di essi il DCO fa apparire le indicazioni relative al tipo di treno, se automotrice o a carrozze, la direzione, il binario. Se qualche cosa non funziona, un corto circuito, uno scambio bloccato? Il D.C.O. ne riceve immediata segnalazione. Da chi?... Ci siamo così trasferiti nella stanza accanto, quella ove sono sistemate le apparecchiature di controllo. Due « radar », almeno mi piace chiamarli così, inviano segnali lungo la linea, l'uno verso nord e l'altro verso sud; il loro impulso interroga tutti i meccanismi incontrati lungo il percorso: gli scambi delle stazioni, i segnali di arrivo e partenza, i pulsanti, i passaggi a livello e se tutto è in perfetta efficienza tornano indietro e accendono la luce di una spia corrispondente alla stazione ispezionata. Sul banco, quindi, ad intermittenza si accendono le luci di tutte le stazioni sotto controllo; un operaio — ma è giusto chiamare così uno che ha tanta dimestichezza con meccanismi di tal fatta? — tiene d'occhio il tutto, segue il movimento delle luci e risponde alle nostre domande, anzi passa subito ad esemplificare le risposte. Mette per qualche minuto fuori uso l'apparecchio radar lato sud, immediatamente quello del nord prosegue il controllo anche nell'altro settore: impiega più tempo — due minuti — ma fornisce così le assicurazioni necessarie sulla efficienza degli strumenti. Manovrando alcuni circuiti simula un guasto in una stazione della linea, il radar segnala subito l'entrata in funzione della riserva. Ci siamo arresi, a questo punto, e non c'è restato che chiedere chi può aver ideato apparecchi del genere, ipotizzato tali e tante situazioni anormali trovando per esse una risposta adeguata. Il sig. Desole, il sig. Scarpa, capo Ufficio DCO, il cav. Castelli dell'Ufficio Movimento si sono stretti nelle spalle: è frutto di esperienza, quella dei movimentisti, degli impianti elettrici, dei lavori, dei revisori.

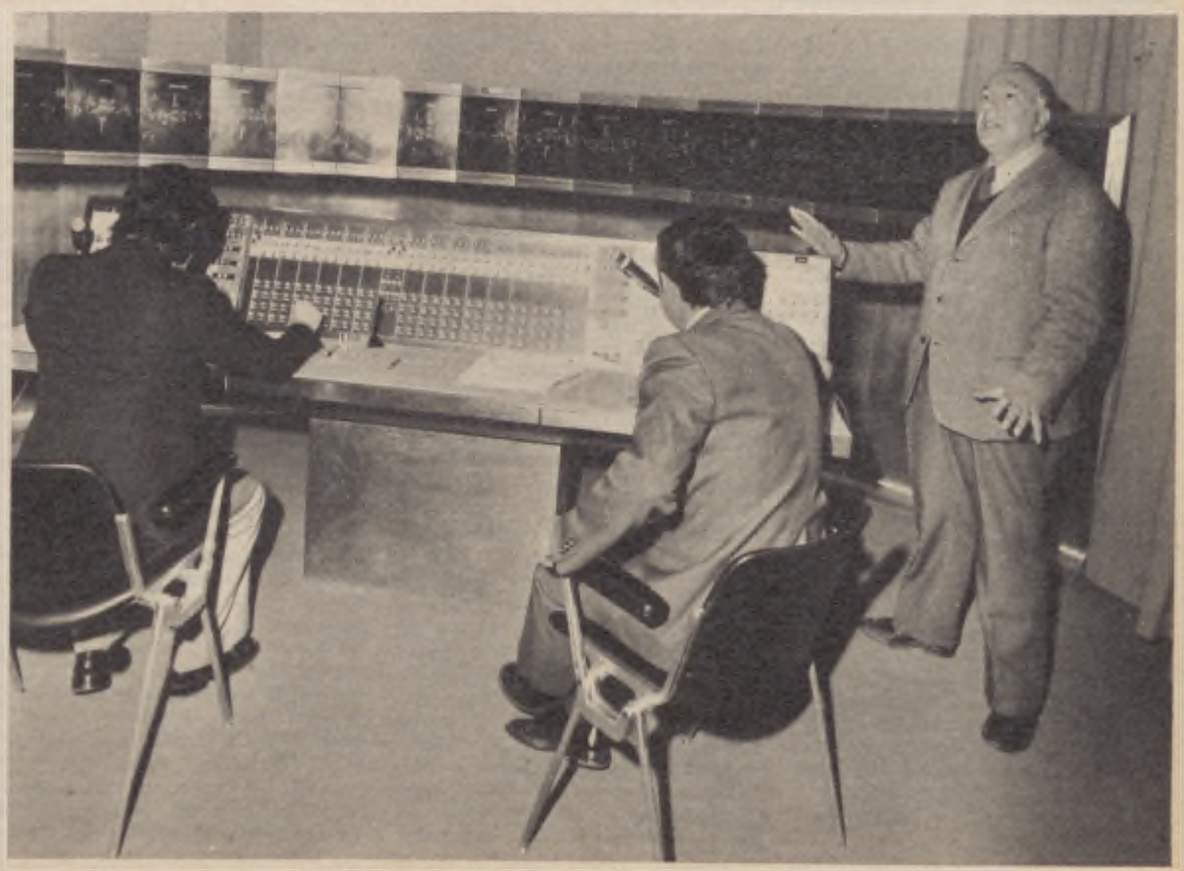
A Genova ed a Bologna sono in funzione due apparecchiature del genere, ma il loro campo di azione è limitato al traffico che si svolge sulla cintura, quindi un percorso più breve e di diversa dimensione. A Milano, nella Metropolitana è stato installato un DCO analogo, ma la circolazione avviene in condizioni migliori perché la rete è a doppio binario.

Come mai un DCO di questa fatta proprio qui in Sardegna? Ci hanno detto che non sarà il solo sulla nostra rete; se ne sta studiando uno per un tratto di linea siciliano. Qui in Sardegna venne decisa la sua installazione quando si manifestò la necessità di aumentare la potenzialità della linea in vista del traffico derivante dalla entrata in funzione delle prime due navi traghetto. La situazione orografica dell'isola ed altre considerazioni fecero scartare le ipotesi di un raddoppio o di consistenti rettifiche di tracciati; venne deciso di migliorare le procedure relative alla circolazione dei treni realizzando una economia di tempo di circa mezz'ora e aumentando in modo notevole, la potenzialità della linea. E, infine, stazioni come Seméstene, pur restando sedi di incrocio, pur continuando a svolgere la loro funzione essenziale per la marcia dei treni, hanno cessato di essere luoghi di tortura per giovani movimentisti, celle di isolamento per il nostro personale.

Vittorino SERMARINI

A sinistra, le apparecchiature per il controllo a distanza del funzionamento dei vari posti di movimento.

Sotto, il sig. Desole, Capo Reparto Movimento, illustra al nostro redattore il funzionamento del D.C.O.



"PIETRO MASOLA & C."

Società per Buone Azioni MONSELICE

A sinistra, con Masola si fa presto a diventare amici; sotto, la signora Ginetta, Masola e Casadei ascoltano dal nostro redattore le informazioni sul Centro Motulesi; a destra, rifare la foto di famiglia, tutta in piedi, non è un sogno.

Dr. Pafi (Servizio Sanitario) - Ci risulta che a Monselice, un Operaio dell'armamento. Masola Pietro, travolto dal treno nell'estate scorsa ed amputato ad ambedue gli arti inferiori dai polpacci in giù, sta dando prova di notevole forza morale, il requisito principale, purtroppo raro, per il ricupero maggiore possibile dell'infortunato grave. Qui non lo conosciamo ancora, ma saremo tutti con lui se accetterà di essere ospite del nostro Centro Motulesi. Ve lo segnalo, intanto, per un eventuale servizio su « Voci ». Che ne dite?

Voci della Rotaia - Suggerimento accettato, grazie. Lo giriamo al nostro redattore di Bologna.

* * *

Casadei Della Chiesa Bruno, C. Tecn. linea, 33° Tr. Lav. Monselice - E' dunque lei il redattore compartimentale di « Voci »? La leggo da anni ed ora finalmente la conosco. Piacere tanto.

V.d.R. - Piacere mio. Direi d'andare subito a casa di Masola. Da come parla, la farei romagnolo; come ha fatto ad adattarsi a tanta nebbia, lei che viene dalla terra del sole?

Casadei - Sono riminese, ma sto qua da nove anni ed ormai ci ho il radar negli occhi. Masola abita a 2 km., dovremo andare adagio con questo nebbione.

V.d.R. - Bene, così avrà tempo di parlarmi dell'incidente.

Casadei - Quel 5 agosto, che mattina terribile. In ufficio stavo in canottiera, tanto era caldo. Una voce di donna si avvicinò gridando. Sembrava l'Eleonora — Eleonora Zecchini ved. Cartelli, posa petardi — ma che dice? « Pietro l'è andà soto 'l treno! » « Selo vivo o selo morto? » « Mi no so, andé a védere ». Corsi lungo la linea, gridando intorno di seguirmi. A 1300 metri Masola dondolava seduto nell'interbinario. «Tien duro, Piero, che arrivo ». Lui fece una capovolta, un salto mortale all'indietro, finendo ad una spanna da me: il subcosciente, forse, gli ricordava che stava per arrivargli addosso l'R.813. Aveva gli occhi spalancati, ma non ricorda più nulla.

V.d.R. - Chissà che visione raccapricciante, quanto sangue.

Casadei - Ancor oggi mi vengono i brividi. Vede, io sono forte ed impulsivo; quando capita qualcosa, mi si trova in prima linea. Ho salvato quattro persone che annegavano; una era il medico di qui che, in occasione dell'alluvione del '51, mentre portava soccorso di là dal fiume, non vide un buco nel ponte e sfilò in acqua. Mi buttai così com'ero e lottai parecchio, anche contro il freddo (erano le 21 del 21 novembre), e tre chilometri a valle riuscii a spingerlo a riva. Non lo dico per vantarmi — anche se la medaglia d'argento al V.C. mi ha fatto piacere — ma per dimostrare la mia disponibilità al soccorso.

Però, solo che ci sia un po' di sangue vado in crisi. I fiotti di sangue di Masola non li ho visti perché non li ho voluti vedere, se no sarei caduto svenuto come hanno fatto altri che mi hanno seguito. Per non subire la vista del sangue — lo consiglio a tutti quelli che dovessero trovarsi in simili frangenti — ho messo a fuoco gli occhi cinque dita più su. Con la mia canottiera — por... miseria, era nuova e non si lasciava stracciare — ho fatto delle bende ed ho legato i monconi. Un civile, salito dalla strada sottostante al sentire le mie grida, ha spezzato un ramo d'acacia ed ha torto le legature. Intanto Renzo Tedaldi, Ass. st., e Vincenzo Rango, Op. arm., sono riusciti a darmi man forte. Non ho mai smesso di gridare: a Masola perché tenesse duro, agli altri perché mi assecondassero così e colà, in particolare urlavo: « Autolettigaaa! ». Dalla strada uno ha risposto: « Ghe pensi mi ». Morale: in meno di 25 minuti dall'investimento Masola era già in rianimazione all'Ospedale di Monselice.

V.d.R. - Scusi se parliamo ancora di sangue: quanto ne aveva perso?

Casadei - Dei suoi 7 litri, ne aveva persi 4; hanno dovuto fargli 13 trasfusioni, rese possibili dal fatto che molti sono i donatori ferrovieri. Masola sa di avere in sé un po' del sangue di tanti colleghi. Bello, no? Quando giunse in ospedale il polso era assente. Alla Ginetta, la moglie che era accorsa e voleva sapere, il medico aveva risposto, sconsolato: « Sia forte, non c'è da sperare ». Ma hanno continuato a curarlo con amore e perizia; alla fine, anziché il freddo certificato che ha una frase sola: « deceduto per... », hanno attaccato al letto la cartella clinica con scritto su: « Trauma cranico, amputaz. arti inf. (3° sup. gambe), ferita lacero contusa emitorace dx, frattura gomito dx, shock emorragico ». Stette poi 8 giorni in coma e 40 in prognosi riservata; ma era ancora vivo. Lo avevano salvato.

V.d.R. - Non « lo avevano », ma « lo avevate » salvato, tutti in cordata, a cominciare dall'Eleonora. Come se n'era accorta quella brava donna?

Casadei - Alle 11 e 56' Masola le era passato davanti per rimuovere le tabelle « S ». Poi passò il tr. 755 e dopo lei scorse sui binari la massa di Masola. Donna forte, non svenne e corse in stazione a dare l'al-

larme.

V.d.R. - E' stato ricostruito l'incidente?

Casadei - Con sicurezza, no. Le tabelle « S » sono state ritrovate indenni, appoggiate al ponte, quindi Masola non si era fatto risucchiare camminando. Al sopraggiungere del treno dev'essersi fermato, ha posato il carico riparandosi difilato dietro un palo per evitare lanci sconsiderati di oggetti dai finestrini. Forse, scivolato sul piano inclinato, è stato risucchiato, prendendo una botta al fianco ed al gomito da un predellino che poi lo ha tirato sotto. Anche il personale di macchina ha escluso imprudenze di Masola, che nemmeno hanno visto.

Ma eccoci a casa sua. La signora sulla porta è sua moglie; stia a sentire che donna: « Buon giorno, Ginetta. Selo in casa Piero? ».

Sig. Ginetta - « Noi ghe sè, l'è andà a zogar el balòn » (e sorride, tendendo la mano per le presentazioni).

Sig. Ginetta - Ecco mio marito, ben comodo sulla poltrona a ruote. E questa è la nostra casetta, ce l'hanno rimessa a nuovo: è luminosa, non sembra più quella. I nostri bambini, Serena di anni 10 e Piergiorgio di 7, sono a scuola; li può vedere in questo ritratto.

V.d.R. - Sono belli, ridenti.

Casadei - Passato il primo momento, sono ridenti anche ora. E' una famiglia unita, serena, felice. Ciascuno è forte e tutti insieme sono una famiglia incrollabile.

Masola - E' toccata a noi, pazienza. Cerchiamo di non dimenticare che si deve vivere, come non dimentichiamo tutte le cure avute, allora e dopo. Io sono molto calmo, non mi dispero né mi esalto; ma faccio fatica a capire quello che ci fanno tutti, dal più modesto collega al Direttore Compartimentale. E' venuto più volte, l'ing. Muzzioli: mi guarda fisso che quasi mi fora con gli occhi e poi mi chiama « collega » e sento che dice davvero. Non è troppo tutto questo? Mi no capisso.

V.d.R. - Signor Masola, anzi, « collega » Masola, credo che la spiegazione sia di natura psicologica. A differenza di quel che solitamente accade agli infortunati, specie a quelli gravi, che si chiudono in se stessi, si isolano nella non accettazione di quel che è loro accaduto e quindi cadono nella disperazione, lei ha lasciato la porta aperta a tutti ed a tutto. Negli altri casi, esaurita la spinta del primo momento, ci si sente esclusi proprio dagli infortunati e dalle loro famiglie perché non sanno, non vogliono accettare: perché proprio a me?, dicono. Così facendo, si isolano in se stessi. Dopo qualche tentativo, ad uno ad uno ci si ritira, impotenti e scoraggiati. Lei, sua moglie, la famiglia Masola non ha chiuso un bel niente e la vostra accettazione della solidarietà altrui gratifica ed incoraggia chi la porge. In questo modo ci si fa del bene reciprocamente, accettando di soffrire e di vivere insieme.

Masola - Gasto capio, Ginetta? Dev'esser proprio così (i due si scambiano un'occhiata intensa, dentro la quale c'è tutto: amore e gratitudine, comprensione e costanza).

Casadei - Sta guardando la piega perfetta dei calzoni di Masola? In fondo ora sono vuoti; ma presto ci saranno le protesi che gli stanno facendo a Vigorso di Budrio. Camminerà di nuovo, spedito.

Masola - Così i ga dito. Vedaremo.

V.d.R. - Tornerà addirittura a guidare l'auto. Al Servizio Sanitario c'è uno come lei, amputato addirittura a metà cosce, che guida in mezzo al traffico romano.

Sig. Ginetta - Gasto sentìo, Piero? (un sorriso, un'occhiata, una carica di fiducia).

V.d.R. - Per quel che ne so, farebbe bene ad andare al nostro Centro Motulesi di Roma, dove la rieduche-ranno a camminare perfettamente. Legga questo ritaglio di « Voci »: è un ferroviere di Rimini, Tonino Orlandi, che ringrazia per le cure e per i risultati colà ottenuti. E' un grazie genuino.

Masola - (altra occhiata alla moglie) Perché no? Se è bene, farò anche quello.

V.d.R. - Come fa a salire al piano di sopra?

Casadei - Il collega Vanzelli Luigi, che abita vicino, ha accettato di aiutarlo tutte le volte che può; è un « attendente » coi fiocchi, vero Piero?

Masola - Altro che! Aiutando me, sembra che mandi giù meglio il suo dolore. Ha un ragazzo di 13 anni, Patrizio, che non si regge più; come se ciama el so mal?

Casadei - Distrofia muscolare.

V.d.R. - Dove stanno i Vanzelli? Vado a trovarli.

* * *

Vanzelli - Ecco il mio Patrizio, nel suo banchino davanti alla TV. Non perde una trasmissione e a sera il video scotta. Quando ci sono i giochi a quiz, ti dà le risposte prima dei concorrenti. I compagni? Hanno smesso tutti di venire. Ora che non c'è trasmissione, studia l'atlante.

V.d.R. - Ti piace la geografia? (Patrizio annuisce). Se non erro, stai osservando la Terra del Fuoco sulla tavola con le isoipse e le isobare: sei proprio un geografo (si schermisce). Non vengono i tuoi compagni?

Patrizio - No, più. (Ai tentativi di colloquio risponde a monosillabi — sì, no, un po'... — ma come parlano i suoi occhi intelligenti, profondi. Si ha sempre bisogno di compagnia, ma lui, a 13 anni, è solo).

V.d.R. - Hai un babbo in gamba: Masola è tanto contento dell'aiuto che gli dà e mi ha promesso che lo ricambierà venendo a trovare te quando potrà camminare. Ti va? (annuisce in silenzio, mentre i suoi magnifici occhi dicono tante cose, pur denunciando una solitudine infinita).

* * *

V.d.R. - Quell'infortunio, pur nei suoi drammatici aspetti, ha messo in risalto tanti valori umani: la carica morale di Masola e dei suoi, la solidarietà, la generosità e la gratitudine che regnano nel mondo del lavoro ferroviario. C'è del bello in tutti, ma quattro figure spiccano: Masola, incrollabile nella prova; Casadei, pungolante sul lavoro ma strenuo difensore del suo personale; Vanzelli padre, distrutto per quanto accade al figlio eppure prodigo con Masola; Vanzelli figlio che affronta senza un lamento la sua difficile e solitaria giornata.

Da qualche giorno, Masola ha le protesi e già cammina senza appoggi. Andrà presto a far compagnia a Patrizio.

Ragazzi, figli di ferrovieri, di cantonieri in particolare, facciamo un po' tutti compagnia a Patrizio? Dato che gli piace tanto la geografia, mandiamogli allora le più belle cartoline dei nostri paesi, da tutte le parti d'Italia. Indirizzate a: Patrizio Vanzelli, via C. Battisti 1, 35040 S. Elena.

Masola e Casadei lo aiuteranno amorevolmente a catalogarle in una bella raccolta. Me l'hanno promesso: possiamo contarci.

Aldo SENSI

Le nuove norme per le prestazioni OPAFS

Ecco ciò che si può ottenere in materia previdenziale e assistenziale. In questa prima puntata esaminiamo le prestazioni di carattere obbligatorio.

IN PRECEDENTI articoli, comparsi su « Voci » nel corso del 1974, ho avuto modo di illustrare sia la costituzione dell'O.P.A.F.S. (Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato) sia le nuove norme per la liquidazione dell'indennità di buonuscita. Quei lettori che non avessero letto per proprio conto la legge 14.12.1973 n. 829, istitutiva dell'O.P.A.F.S., si saranno meravigliati del mio silenzio circa le altre prestazioni del nuovo ente. Ma non potevo parlarne perché tali prestazioni esistevano soltanto... in teoria. Mi spiego meglio: l'art. 2 della legge 829/1973 si limitava ad elencarle, mentre le misure e le condizioni per la loro erogazione dovevano essere determinate (art. 17) dal Ministro per i trasporti su proposta del consiglio di amministrazione dell'O.P.A.F.S.

Si era insomma verificata una vacanza di norme, non essendo più valide le vecchie e non esistendo ancora le nuove. Per evitare una paralisi dell'attività dell'ente da cui sarebbero stati danneggiati i ferrovieri, si provvide a promulgare (D.M. 18.9.1974, n. 7857) una serie di norme transitorie. Adesso, però, la situazione è stata definita con l'emanazione del D.M. 30.1.1975 n. 87 contenente la nuova regolamentazione delle prestazioni O.P.A.F.S. (con la sola eccezione — oltre, s'intende, all'indennità di buonuscita e alla gestione del credito già trattate nella legge 829/1973 — degli « assegni previdenziali a favore di dipendenti dispensati dal servizio perché riconosciuti inidonei al servizio ferroviario in genere e loro superstiti », per i quali vi sarà evidentemente un D.M. a parte).

Pur non essendo « rivoluzionarie », le nuove norme presentano delle innovazioni tali da rendere necessaria una panoramica di massima. E' chiaro che non entrerò nel merito della complessa casistica prevedibile per alcuni articoli del decreto. Né elargirò i pur utili consigli su come formulare una domanda, quali documenti presentare e così via. Per questo ci vorrebbe un intero numero di « Voci ». Questo e un prossimo articolo, hanno come unico scopo, quello di informare per sommi capi i ferrovieri su ciò che possono o non possono ottenere in materia previdenziale e assistenziale.

Prima di cominciare la carrellata chiarisco due punti importanti. Le misure dei benefici, elencate in seguito, sono applicabili dal 1° gennaio 1975. Le prestazioni sono suddivise in due gruppi: quelle di carattere obbligatorio e quelle di carattere facoltativo. Le prestazioni di carattere obbligatorio spettano a chi abbia i requisiti richiesti, quindi non possono essere negate. Le prestazioni di carattere facoltativo sono invece dipendenti dalle disponibilità di cassa, per cui potrebbero essere negate anche a persone che abbiano tutti i requisiti necessari (ciò è stato confermato, a suo tempo, dalla decisione della Corte dei Conti sul caso Innamorati Elia, in materia di assegno alimentare).

PRESTAZIONI DI CARATTERE OBBLIGATORIO

1) SUSSIDIO TEMPORANEO

Gli orfani dei ferrovieri (è indifferente che la morte sia avvenuta in servizio o in pensione) hanno diritto ad un sussidio, fino al 18° anno di età, nelle seguenti misure:

L. 180.000 annue per n. 1 orfano; L. 342.000 annue per n. 2 orfani; L. 486.000 annue per n. 3 orfani; L. 612.000 annue per n. 4 orfani; L. 720.000 annue per n. 5 orfani; L. 810.000 annue per n. 6 orfani; L. 882.000 annue per n. 7 o più orfani.

Se gli orfani non fruiscono di assegno continuativo a carico del fondo pensioni delle F.S., di altre Amministrazioni dello Stato o di Istituti o Casse di previdenza alle quali il padre sia stato iscritto con contributo delle F.S., il sussidio viene raddoppiato. E' chiaro che non debbono aver diritto neppure all'assegno previdenziale. Un orfano in queste condizioni riceverà pertanto Lire 360.000 annue, 2 orfani L. 684.000 e così via.

Gli orfani che godono di un sussidio, concesso prima del 1.1.1975, d'importo superiore alle misure predette conserveranno tale importo « ad personam ».

Infine, al compimento del 18° anno di età, viene corrisposto un assegno « una tantum » pari a L. 90.000 (mezza annualità dell'importo per un orfano).

2) ASSEGNO ALIMENTARE DI DIRITTO

Nel caso che un ferroviere deceduto abbia appartenuto per almeno dieci anni al personale di ruolo delle F.S., viene concesso un assegno alimentare alle seguenti persone di famiglia:

a) genitori; b) in mancanza di genitori muniti dei necessari requisiti: fratelli celibi, sorelle nubili e sorelle rimaste vedove prima della morte del ferroviere.

Le suddette persone devono essere nullatenenti secondo il disposto del D.P.R. 29.12.1973 n. 1092 (art. 85, 2° comma), a carico del ferroviere alla data della sua morte e inabili a proficuo lavoro.

Questo beneficio, pagato a rate bimestrali, viene corrisposto nelle seguenti misure:

L. 360.000 annue per n. 1 beneficiario; L. 660.000 annue per n. 2 beneficiari; L. 900.000 annue per n. 3 beneficiari; L. 1.050.000 annue per n. 4 o più beneficiari.

Alla rata di dicembre viene aggiunta, quale tredicesima mensilità, una quota pari a un dodicesimo dell'importo annuo. Cioè: L. 30.000 per 1 beneficiario, L. 55.000 per 2 e così via.

3) ASSEGNO GIORNALIERO DI MALATTIA

Un ferroviere di ruolo che resti assente per più di sette giorni, a causa di una malattia da cause comuni accertata dai sanitari delle F.S., dovrà ricevere, a partire dall'ottavo giorno di malattia, un assegno giornaliero. E ne avrà diritto (quale compensazione della perdita delle competenze accessorie) finché percepirà lo stipendio e l'indennità pensionabile, sia pure in misura ridotta qualora venga posto in aspettativa per motivi di salute.

Coloro che percepiscono normalmente il premio industriale, riceveranno un assegno pari alla misura del premio stesso fruito nel periodo di servizio immediatamente prece-

dente l'inizio della malattia. Differente è la questione per il personale dell'esercizio che percepisce normalmente i compensi sostitutivi del premio industriale. Esso avrà un assegno uguale a quello che riceverebbe, secondo la qualifica, per ogni giornata di congedo annuale. Nell'uno e nell'altro caso non vengono calcolati i giorni di riposo e quelli festivi.

Un ultimo particolare. Se, entro un massimo di dieci giorni dalla ripresa del servizio, vi è una ricaduta nella malattia precedente (anche in questo caso il giudizio è riservato ai sanitari delle F.S.), i due periodi si cumulano. Questo significa che, per il secondo periodo, l'assegno decorrerà dal primo giorno di assenza.

Resta inteso che il beneficio è negato a coloro che hanno provocato la propria malattia con fatto che li ha resi passibili di sanzione disciplinare superiore alla multa.

4) ASSEGNO MENSILE E SUSSIDIO INTEGRATIVO DI STIPENDIO RIDOTTO

I ferrovieri posti in aspettativa per motivi di salute, con riduzione dello stipendio, riceveranno dall'O.P.A.F.S. un contributo mensile. Questo sarà pari alla differenza tra lo stipendio intero e quello ridotto. Per amore di precisione: la cifra sarà composta per metà dall'assegno e per l'altra metà dal sussidio integrativo. Il portafoglio, comunque, non se ne accorgerà.

5) SUSSIDIO SCOLASTICO ANNUO

Questo sussidio (L. 100.000 annue per ogni orfano) spetta a tutti gli orfani, che non usufruiscano dell'assistenza O.P.A.F.S. nei convitti o semiconvitti, per il periodo di studi di una scuola media di 2° grado o di altro Istituto equipollente o di Istituto professionale. Gli interessati non devono, però, aver cominciato il suddetto periodo di studi dopo il compimento del 16° anno di età né devono patire due bocciature anche non consecutive.

Il sussidio non viene mantenuto oltre l'anno scolastico in cui l'assistito compisse il 19° anno di età (attenzione, quindi, studenti svogliati!).

Il pagamento avverrà in due maniere:

a) in due rate per coloro che sono iscritti presso una scuola statale o parificata e vi frequentino l'intero anno scolastico;

b) in unica rata per coloro che, pur senza l'iscrizione e la frequenza di cui sopra, superino gli esami di idoneità (o di maturità, o di abilitazione o di licenza) presso una scuola statale o parificata.

6) SUSSIDIO FUNERARIO

Quando muore un pensionato a carico del fondo F.S. vengono concesse, per una sola volta L. 150.000 al superstite (o ai superstiti) che dimostri di aver sostenuto le spese funerarie. Con la parola superstite non si intende parlare di qualsiasi parente o affine, bensì delle seguenti persone: a) il coniuge; b) i figli minori (eventualmente rappresentati dal tutore); c) i figli maggiorenni; d) i genitori; e) i fratelli.

C. Emanuele CATTANEO

FLASH
Notizie in breve

E' PREVISTA per il 15 aprile la posa della prima pietra dei lavori per il raddoppio dell'ultimo tratto della linea sud tirrenica compreso tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Sono stati intanto messi a punto gli accordi tra l'Azienda ferroviaria, il comune di Reggio e la Cassa per il Mezzogiorno, in ordine alla realizzazione delle opere di carattere viario ed urbanistico connesse al potenziamento della linea nell'ambito cittadino.

IL DR. WOLFGANG PYCHA, Direttore Generale delle Ferrovie Austriache, è il successore dell'Ing. Filippo Bordoni, già Direttore Generale delle F.S., alla presidenza dell'U.I.C.

L'ON. ENZO Poli, in sede di discussione del bilancio di previsione del Ministero dei Trasporti, ha annunciato che verrà presentata una proposta di legge per la creazione di un Comitato Interministeriale per i Trasporti. Non sono ancora noti i particolari della proposta di legge.

IL POTENZIAMENTO dello scalo ferroviario di Milano-Rogoredo e il prossimo ripristino dei servizi dei treni bloccati tutto contenitori tra la stessa Milano-Rogoredo e Genova sono tra i temi più importanti trattati nel corso di una conversazione che il dott. Mauro Ferretti Direttore del Servizio commerciale e del traffico dell'Azienda, ha tenuto di fronte a un numeroso gruppo di soci del Propeller Club di Milano e di autorità ferroviarie.

L'ASSEMBLEA generale dell'AGI-

FER (Associazione Giornalisti Ferroviari), si è tenuta a Roma per procedere alla elezione del Comitato Direttivo che resterà in carica per tre anni. Nell'occasione, il Capo dell'Ufficio Stampa del Ministero dei Trasporti ha portato ai Giornalisti presenti il saluto del Ministro Martinelli.

Approvata all'unanimità la relazione del Presidente Mancini, la assemblea, dopo aver dibattuto i principali aspetti organizzativi dell'Associazione, ha eletto a componenti il Comitato Direttivo i giornalisti Arbitrio, Bartoloni, De Giacomo, Ferrari, Mancini, Mondini e Selvaggi.

IL SOTTOSEGRETARIO ai Trasporti On. Sinesio, in rappresentanza del Ministro Sen. Martinelli, è intervenuto nella sala del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato alla celebrazione della « Giornata della Donna ».

Erano con lui il Direttore Generale Ing. Mayer e il Vice Direttore Generale Dott. Semenza. Dopo aver ascoltato gli interventi delle sindacaliste Mirella Aloisi e Lia Lepri, che hanno svolto un'ampia relazione sulle esigenze e le rivendicazioni della donna nell'Amministrazione Ferroviaria, ha parlato il Sottosegretario Sinesio, che ha porto alla numerosa rappresentanza femminile del Ministero il saluto del Ministro Martinelli.

BINARI NEL MONDO

PARAGUAY

Elettrificata la linea per il Brasile

HANNO avuto inizio i lavori per la elettrificazione della linea Assuncion-Camen lunga 400 Km, che è compresa nel piano di elettrificazione dell'intera relazione Paraguai-Brasile.
L'elettrificazione viene realizzata con l'assistenza tecnica giapponese.

U.R.S.S.

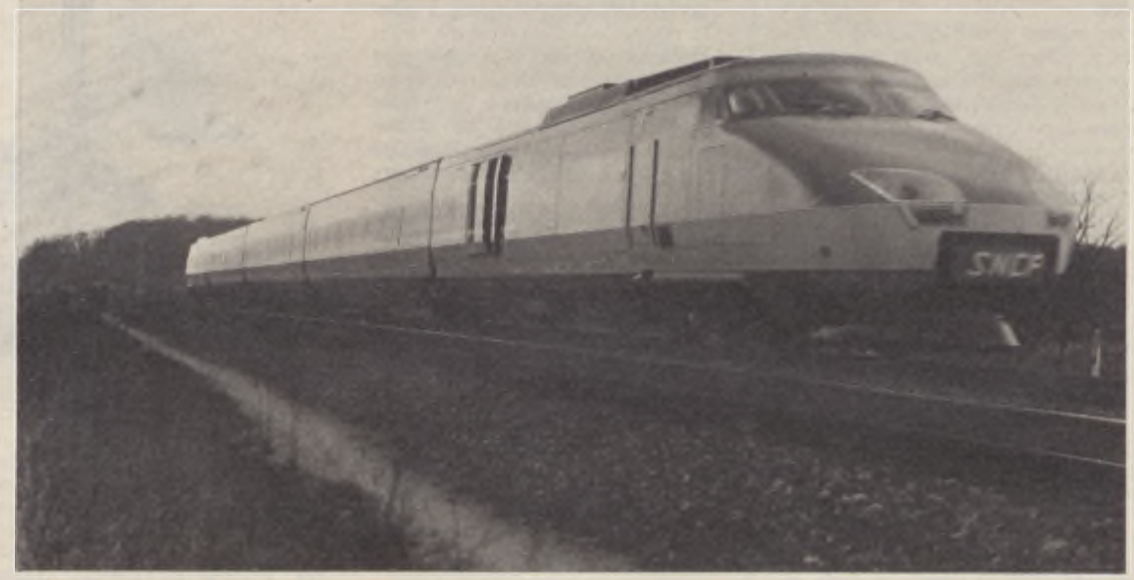
Carrozze a due piani

SONO recentemente entrate in servizio tra le città sovietiche di Tscheljabinsk e Magnitogorsk alcune carrozze passeggeri a due piani.
Le carrozze costruite nella Repubblica Democratica Tedesca, sono dotate di aria condizionata e stanno ottenendo grande successo tra i viaggiatori.

Il metrò "pneumatico"

SI STA progettando nell'Unione Sovietica un sistema di trasporto sotterraneo pneumatico sperimentale, il primo del mondo nel suo genere. Ne da notizia l'agenzia TASS, precisando che la linea sperimentale, lunga sei chilometri sarà costruita nella cittadina di Zelengrand, nei pressi di Mosca.
Verranno costruiti due tunnel separati e isolati, all'interno dei quali verrà immessa aria compressa. L'aumento della pressione atmosferica all'interno del tunnel sospingerà i treni, che viaggeranno a velocità fino ai 90 chilometri orari. Allo scopo di eliminare fughe di aria compressa dai tunnel, verranno installate porte automatiche che si apriranno sulle sale d'attesa dei passeggeri simultaneamente con le porte dei treni.
Secondo specialisti sovietici citati dalla TASS, la costruzione di una metropolitana sotterranea verrà a costare molto meno di quella di una metropolitana elettrica.

Col TGV-001 oltre i 300 all'ora



In occasione di una recente riunione a Parigi, i dirigenti dei settori stampa delle Reti aderenti all'U.I.C. — tra cui il nostro Direttore — hanno partecipato a bordo del turbo-treno sperimentale TGV-001 ad un viaggio-prova tra Bordeaux e Morcenx, nel corso del quale il convoglio ha superato i 300 km/h. Nella circostanza ha avuto luogo una visita di studio al Centro prenotazione elettronica di Paris Batignolles.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

La nomina dell'ing. Lucio Mayer, già Vice Direttore Generale FS, a Direttore Generale può a buon diritto essere considerato l'avvenimento del mese di marzo di maggior rilievo per la vita dell'Azienda ferroviaria. Ne è prova l'interesse della stampa: IL TEMPO, IL POPOLO, IL MATTINO, IL FIORINO, LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO, IL SOLE-24 ORE, MOMENTO SERA hanno reso note all'opinione pubblica le tappe più salienti dell'attività professionale dell'ing. Mayer. Sul quotidiano economico milanese G. Catanzariti ha scritto: « Si schiude ora per l'Amministrazione ferroviaria un periodo di intensa attività. Si tratta di dare sollecito impulso all'attuazione del piano di potenziamento della rete varato dal Parlamento e la cui articolazione è stata recentemente approvata dal Cipe. Si tratta anche di condurre a compimento l'attuazione del piano-ponte di 400 miliardi, molti dei quali debbono essere ancora spesi ».

A proposito dei piani ferroviari, IL POPOLO ha informato che, come previsto dalla legge, lo schema di decreto per la pratica attuazione del programma straordinario di interventi a favore delle FS, con uno stanziamento di 2.000 miliardi di lire, è stato trasmesso al Parlamento. Si tratta, però, in pratica, come ha precisato IL CORRIERE DEI COSTRUTTORI, di una semplice « comunicazione » in quanto le finalità del piano e la sua articolazione erano state esaminate dal Parlamento stesso, durante l'iter di approvazione della legge. Lo stesso giornale ha aggiunto che per quanto riguarda il piano-ponte di 400 miliardi, ai primi dell'anno il Consiglio d'Amministrazione aveva approvato spese per 335 miliardi e 784 milioni. Si è svolta a Roma, al Palazzo dei Congressi all'Eur, la XXII Rassegna Internazionale Elettronica, nucleare e aerospaziale: grande il successo del padiglione allestito dalle FS, visitato anche dal Ministro dei Trasporti sen. Martinelli. « Se una critica gli può essere fatta — ha scritto IL TEMPO — è quella di essere troppo piccolo ». « Molte delle apparecchiature presentate, modernissime e in apparenza futuribili, ha sottolineato l'AVVENIRE, sono invece già utilizzate giornalmente dalle FS, il cui fine è costituito dalla sicurezza per il viaggiatore e per il personale ». La novità che ha destato più curiosità, secondo LA GIUSTIZIA, è il congegno elettronico che corregge gli eventuali errori del macchinista. IL PICCOLO si è soffermato a descrivere il funzionamento del « simulatore di guida », un simulacro di cabina di guida, completo di tutta la strumentazione e degli organi di comando normalmente in opera sui rotabili reali, che verrà spostato di volta in volta presso i vari Depositi Locomotive per addestrare il personale di macchina alla condotta di treni ultraveloci. E' infatti previsto per l'estate prossima l'esordio della nuova « E 444 », la prima « Tartaruga elettronica » che potrà agevolmente raggiungere velocità dell'ordine di 250 Km/h. La notizia è stata data da ORE 12 e da IL SOLE/24 ORE, che si sono soffermati a descriverne le caratteristiche tecniche, alla luce dei risultati delle prove che si sono svolte nella sottostazione di Milano Rogoredo.

Un'altra interessante novità ferroviaria è prevista per i prossimi giorni: la consegna da parte dell'industria dei primi due elementi che formeranno il nuovo treno « ad assetto variabile », più noto con il nome di « pendolino ». Sono in arrivo treni più moderni e veloci, ha annunziato IL PICCOLO, aggiungendo che, sempre nel quadro delle migliorie al parco rotabile, entreranno in servizio nel trimestre maggio-luglio 14 carrozze « gran conforto », di un nuovo tipo di lega leggera. Col treno-serpente delle FS raggiungeremo i 250 chilometri orari, ha precisato IL MATTINO. Si viaggerà più veloci con l'elettrotreno ad assetto variabile dal prossimo anno, ha detto ORE 12, mentre l'OSSERVATORE ROMANO ha aggiunto che molte delle nuove unità che entreranno in servizio a partire da quest'anno saranno dotate del telefono a bordo, con conseguente collegamento treno-terra, che col primo giugno, intanto, sarà esteso alla linea Roma-Milano.

L'intenzione delle FS di offrire maggiori comodità non soltanto ai viaggiatori di lusso ha cominciato a concretizzarsi, come ha osservato il settimanale TEMPO, con l'immissione in servizio sulla linea Milano-Venezia di quattro carrozze « self-service » destinate a sostituire, sia pure gradualmente, le 27 carrozze ristorante in servizio sulla rete italiana. Il pic-nic in treno può considerarsi un salto in avanti per le ferrovie italiane e per quanti sono dotati di senso pratico, ha osservato il CORRIERE D'INFORMAZIONE. «Carrozza self-service: una conquista delle FS » ha scritto LA GIUSTIZIA. « Self-service sui treni bene e con poca spesa » ha affermato IL GIORNO; e IL MATTINO « Pranzo sui treni per tutte le tasche ». « Il vagone self-service: un modo diverso e più economico di mangiare in viaggio », secondo LA NAZIONE; per IL TEMPO dopo varie esperienze si è imboccata la strada giusta; la formula del self-service appare la più indovinata e la più idonea per l'epoca attuale, anche se va perfezionata. E' un bell'esempio delle Ferrovie che cambiano, un anticipo dell'efficienza promessa dal Piano dei 2000 miliardi, la prima pennellata all'immagine del treno dell'avvenire, ha commentato IL GAZZETTINO. Un modo per mangiare indisturbati e senza complessi, per IL PICCOLO. Le ferrovie si ammodernano adeguandosi alle esigenze quotidiane, ha detto pure LA VEDETTA-COMMERCIALE. Il servizio di ristorazione sui treni si è arricchito così di una nuova forma di servizio, ha sottolineato IL SOLE/24 ORE. La ricchezza della cronaca del viaggio inaugurale ha confermato che il servizio era atteso, ha fatto rilevare giustamente l'AVVENIRE. Unica voce discorde quella di S. Conti, che nel servizio per LA STAMPA ha commentato: « Mangiare in treno, sempre un'avventura », e non c'è da meravigliarsi, dato che la stessa giornalista ha esordito dichiarando che anche i suoi rapporti con le carrozze ristorante delle FS non sono mai stati di stretta amicizia...

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

I sistemi per superare le frontiere, magari con l'intenzione di non ...ripassarle, sono svariati. Non troppo comodo ma certo originale quello escogitato da P. e Z. La polizia di frontiera salita per la verifica dei documenti su un convoglio ferroviario internazionale ha rinvenuto due grossi involti di tela cerata, e non avendone trovato il proprietario ha deciso di aprirli per verificarne il contenuto. Ad operazione compiuta si è trovata di fronte a due individui che, non avendo altro mezzo per viaggiare, avevano pensato di trasformarsi in... colli.

MG

I quiz? Si sta tornando alla tradizione

ORMAI la decisione deve considerarsi definitiva: dai concorsi F.S. per l'assunzione di nuovo personale verranno escluse di massima le « prove oggettive » (P.O.), meglio conosciute come « prove a quiz ». Questa tecnica di selezione era entrata quasi di straforo nella nostra Azienda, ma poi aveva avuto un'applicazione massiva. Bastano pochi dati ad attestarcelo. Negli anni 1971 e 1972 sono stati banditi dalle F.S. trentasette concorsi. Fatta eccezione per uno solo (quello per Ispettori ingegneri, di cui al D.M. 10339 del 6 luglio 1971), nelle prove di esame di tutti gli altri sono stati utilizzati i quiz; anzi i quiz hanno costituito *l'unica* prova d'esame in ben ventidue concorsi; in undici, il candidato, oltre a destreggiarsi col questionario onnipresente, ha dovuto dare dimostrazione della propria capacità anche mediante un'esercitazione di carattere pratico; infine, soltanto in tre concorsi c'è stata la prova scritta di tipo tradizionale (un tema di diritto), mentre i quiz sono stati utilizzati per surrogare gli esami orali.

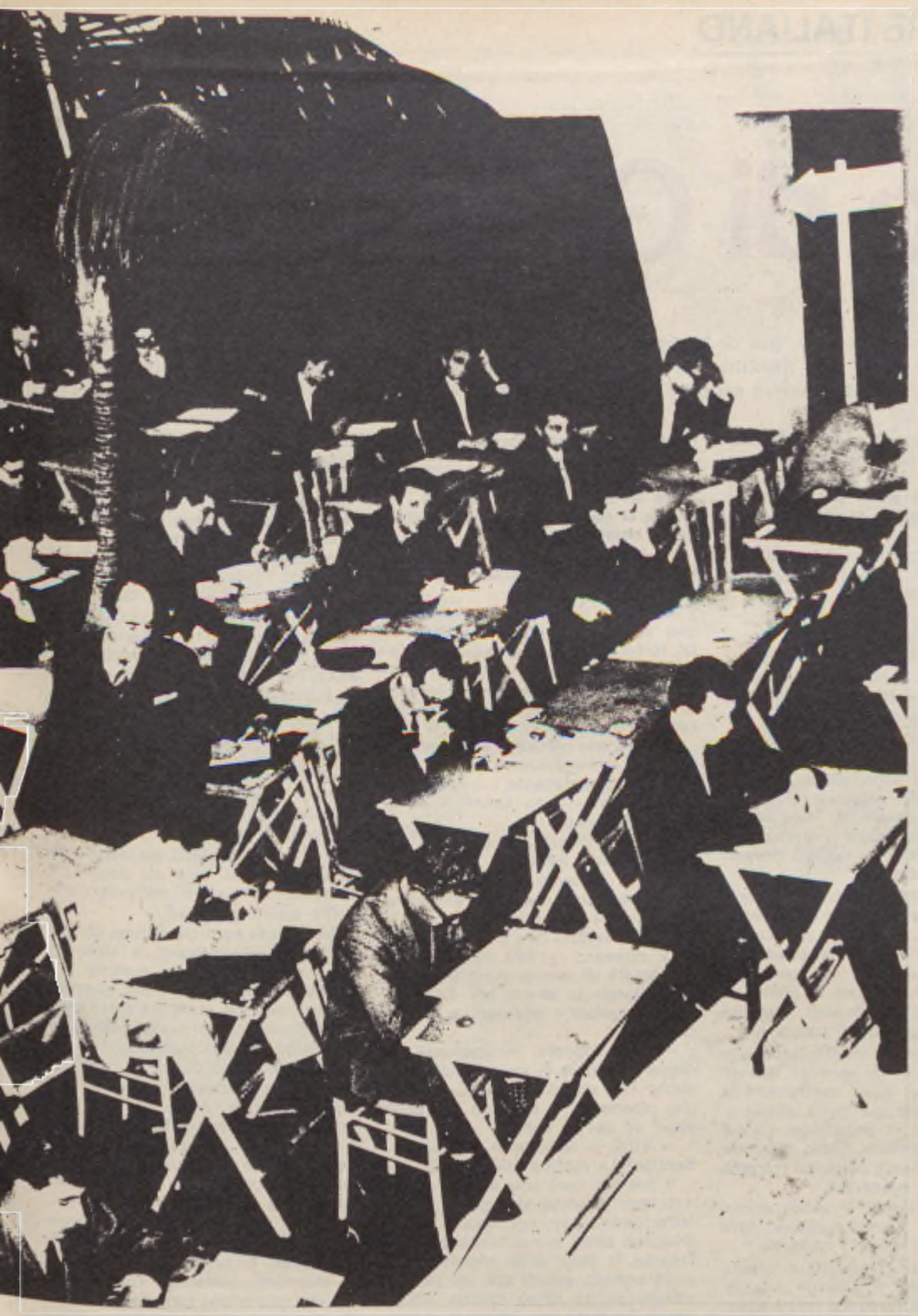
Le prove di carattere pratico, ovviamente di livello e d'impegno diverso, le troviamo negli esami per capotecnico, operaio, applicato stenodattilografo e dattilografo, tecnico di radiologia ed altri. Mancano nei concorsi per manovale ed infermiere, dove, a nostro avviso, non sarebbero superflue. Incidentalmente, noteremo, poi, come le prove *facoltative* di lingue estere sono state incluse nel programma d'esame in un numero limitatissimo di concorsi, appena quattro. Restrizione incomprensibile: anche nei casi in cui non sia richiesta dalle mansioni che il nuovo assunto dovrà svolgere, la conoscenza di una lingua estera costituisce titolo di merito e può valere come criterio collaterale di selezione.

Ma torniamo ai ventidue concorsi nei quali l'ago della bilancia è stato esclusivamente il quiz, con potestà di vita e di morte nei confronti degli aspiranti ferrovieri. Non sono concorsi di poco conto: capistazione, assistenti di stazione, aiuto macchinisti, conduttori, ufficiali delle navi traghetto. Posti di responsabilità, compiti delicati. Un giudizio globale sul nuovo personale, quand'anche fosse possibile, sarebbe prematuro: è gente che deve farsi le ossa con un serio addestramento professionale, con una preparazione che non s'improvvisa da un giorno all'altro. Per essere ferroviere, non basta indossare una divisa, avere in tasca una tessera, conoscere certe norme di condotta; c'è tutta una profonda maturazione professionale e (non esitiamo a dirlo) morale che si traduce in capacità e attaccamento al lavoro, senso di responsabilità, coscienza dei doveri verso la società che incombono a chi svolge compiti di servizio pubblico; tutte qualità positive che niente hanno a che vedere con lo « spirito di corpo », inteso in maniera un po' ridicola e campanilistica. Quello che si può dire fin d'ora è che in alcuni casi (auguriamoci che siano pochi) i risultati più che lusinghieri della prova mediante quiz non

di MARCELLO BUZZOLI

sono stati confermati dal comportamento in servizio del neo-ferroviere. Gente che, a dar retta alla votazione del quiz, avrebbe dovuto disporre di una cultura e di una intelligenza da far invidia a Galileo e ad Einstein, si è dimostrata impacciata (per usare un eufemismo) nel comprendere i rudimenti del mestiere di « uomo della rotaia ». Si raccontano episodi e scenette che noi ci guarderemo bene dal riportare, perché è difficile scindere il vero dal falso; e non si può escludere che, in alcuni casi, si tratti di chiacchiere, di spiritose invenzioni, magari messe in circolazione da qualche anziano, in vena di punzecchiare i nuovi assunti, i « capelloni », per dirla col gergo della naia. Inevitabile pedaggio.

Ci sono, però, risultanze d'altro genere, dati di fatto che non sono né pettegolezzi, né spiritose invenzioni. Prendiamo uno degli ultimi concorsi, uno dei più importanti per la delicatezza delle mansioni, la cui unica prova d'esame era costituita da una tabella di quiz. Quarantamila domande di partecipazione, però solo ventiquattromila candidati scendono effettivamente in lizza nei vari Compartimenti ferroviari, da Palermo a Torino, da Bari a Verona, a Venezia. Le prove filano via lisce come l'olio. Ma, all'atto dello spoglio degli elaborati, cominciano le sorprese. In un Compartimento dell'Italia meridionale su quattromila candidati gli idonei sono quasi tremila, con voti da capogiro che vanno dal nove al nove e cinquanta; per non parlare dei dieci che si sprecano. Mentre in un altro Compartimento, su quasi settemila esaminati, gli idonei sono poco più di mille. Tra questi due estremi, giungono, da altri Compartimenti, risultati non meno « impazziti ». Possibile che la cultura e l'intelligenza siano diventati una questione di meridiani e di paralleli? Di questo passo, potremo disegnare una carta geografica, dividendo il Bel Paese in Regioni e Compartimenti dove gli abitanti hanno il sale in zucca e regioni e Compartimenti dove la pappa molle è l'unico contenuto della scatola cranica. E con le continue migrazioni come la mettiamo? Per trasferirsi da una Regione all'altra occorrerà pagare il dazio in decimi e millesimi di quoziente intellettuale? Se i quiz, come i fautori sostengono, garantiscono l'oggettività della prova, non c'è male. (Forse l'ago della bilancia è ossidato e oscilla in maniera folle). E allora? Allora, niente. L'Azienda si limita ad assumere i vincitori, e rinuncia a fare una graduatoria nazionale degli altri concorrenti risultati idonei, perché una tale graduatoria metterebbe in testa automaticamente i candidati « furbi » del Compartimento « furbo ». Questa discussa tecnica d'indagine, la cui origine remota può essere fatta risalire agli studi di psicologia sperimentale condotti negli Stati Uniti, alla fine dell'Ottocento, dal Mek Catteli ed altri, ebbe in Europa la massima volgarizzazione e diffusione nel secondo dopoguerra. Per denazificare la Germania, gli americani sottoposero ai tedeschi un questionario talmente asfissiante da spingere lo scrittore Ernst von Salomon a rispondere con un libro-mattone di novecento pagine, tradotto in italiano col titolo: « Io resto prussiano ». Sempre in quegli anni, con fanatismo davvero prussiano, psicologi, sociologi ed altri esperti più o meno improvvisati ritennero che, sulla base di domande e problemini prefabbricati, si potessero selezionare gli uomini, stabilendo chi dovesse fare il pompiere, chi il metallurgico, chi il dirigente d'azienda, chi l'impresario di pompe funebri. Nacquero co-



si i quiz attitudinali cui si affiancarono quelli culturali. A mettere in dubbio la validità del questionario attitudinale c'è, fra le altre, un'obiezione di fondo: la scarsa sincerità dell'inquisito, il quale subodorando chissà che diavolerie in ogni domanda (« ma questi qui chi vogliono incastrare? ») è portato a predisporre una linea di difesa e di mascheramento capace, se non proprio d'ingannare, di disorientare l'esaminatore. Tra le domande insidiose, tipica è quella conosciuta come trabocchetto Shakespeare. Alla tivù, sul primo canale c'è una commedia di Shakespeare, sul secondo un incontro di boxe. Quale canale scegli? La totalità dei candidati opta (mentendo) per Shakespeare. E fa la propria rovina, perché, secondo gli psicologi d'azienda, il pugilato denota spirito competitivo, prontezza di riflessi; mentre la preferenza a Shakespeare è indizio di vacuo intellettualismo, di irrisolutezza amletica. Tutte cose che un'azienda che si rispetti ama come il fumo negli occhi. Vade retro, pallido intellettuale.

Nel formulario attitudinale preparato dagli esperti di una grande industria milanese, figurava, tra gli altri, questo quesito: « Una mucca pascola sul campanile. Giudicate il fatto normale, straordinario o eccezionale? ». Un candidato (un giovanotto con due lauree) scrisse: « normale ». Richiesto di chiarimenti, « campanile basso », precisò asciutto. Forse l'episodio è inventato, ma risulta emblematico del grado di distorsione cui possono giungere le risposte, sotto l'assillo di neutralizzare trabocchetti veri o presunti, in un Paese come il nostro dove l'abitudine alla dissimulazione comincia già nel confessionale, ai tempi della puerizia, e prosegue più o meno per tutta la vita, in molte altre occasioni, denuncia dei redditi non esclusa.

Abbiamo detto che, oltre ai quiz attitudinali, ci sono quelli per accertare il livello di cultura. E qui l'obiezione che inficia alla base un tale metodo è ancora più radicale: la scomposizione e la frammentazione dei quesiti privilegiano il più smaccato nozionismo, impediscono ogni valutazione circa la capacità del candidato di « ragionare », cioè di organizzare il pensiero e di esprimere le proprie conoscenze non pappagallescamente, ma debitamente collocandole in una giusta prospettiva e gerarchia di valori.

Ora che l'Azienda F.S. sta tornando alla tradizione, resta da vedere quali garanzie diano le prove tradizionali e quali siano le migliori metodologie di selezione. E qui, senza la pretesa d'impartire lezioni e di considerarci depositari di verità assolute, vorremmo limitarci a poche considerazioni, richiamandoci a quelle già esposte in un nostro precedente articolo: « Ma poi che cosa è un tema », apparso su « Voci » n. 1 del gennaio 1973. In un'epoca di confusione e di disordine spirituale; in un'epoca di enigmi, di falso scientismo e di analfabetismo camuffato, qual è l'attuale, la composizione scritta resta ancora la strada meno insicura per risalire alle strutture del pensiero e ai suoi contenuti, vale a dire al grado di cultura e alla maturità mentale del candidato (come di ogni uomo, in genere). Chiediamo, dunque, agli aspiranti ferrovieri, ai candidati dei nostri concorsi, di scrivere, di esprimersi per iscritto. Non servono, per carità, composizioni letterarie incrostate di retorica. Al contrario, dovremo proporre ai nostri candidati temi che abbiano attinenza con i problemi e la vita di tutti i giorni, con le speranze e le lotte dell'uomo, sempre risorgenti, nonostante delusioni e cadute. Saggeremo così l'intelligenza, la cultura, la sensibilità (in una parola, il grado di umanità) di coloro che aspirano ad arruolarsi sotto le nostre bandiere. Con opportuni adattamenti e gradazioni, il tema d'italiano può essere la prova principe in un'ampia gamma di concorsi, tutti quelli del personale di concetto, sia degli uffici che dell'esercizio; e anche (ovviamente ad altro livello) nei concorsi per il personale esecutivo. Restano escluse solo le qualifiche più modeste, del tipo manovale o operaio, per le quali può valere il dettato, o un problemino di aritmetica che consente anche di vedere come si esprime l'esaminando nel formulare le risposte.

Al polo opposto, ci sono, poi, i concorsi per il personale direttivo, sia tecnico che amministrativo; e per questi le prove scritte debbono essere almeno due, ampie ed impegnative, ed avere attinenza con la preparazione di livello universitario, con le singole specializzazioni degli aspiranti.

Oltre agli esami scritti, non bisogna dimenticare quelli orali che la moda odierna tende a sopprimere o a restringere al massimo. A nostro avviso, dovrebbero essere mantenuti ed essere multidisciplinari: essi ci consentono un franco colloquio col candidato e la possibilità di guardarlo in faccia, prima d'assumerlo. Infine, per tutte le qualifiche in cui sia opportuna, la prova aggiuntiva di carattere pratico dovrà essere mantenuta ed avere il giusto peso. Qualcuno obietterà che le prove scritte, quelle orali e gli esperimenti richiedono un sacco di tempo, mentre con i quiz la selezione era velocissima. Che ne direste di un medico che esaminasse cento pazienti in dieci minuti e sbagliasse tutte e cento le diagnosi? L'acquisizione di nuovo personale è cosa troppo importante per poterla liquidare con riti sommari e di dubbia attendibilità. Facciamo perciò gli esami scritti ed orali, e facciamoli bene: nell'interesse dell'Azienda e in quello del candidato. Diamo il giusto posto alla prova scritta d'italiano, non ce ne pentiremo. Almeno fin quando non sarà stato inventato un termometro che, infilato nell'orecchio, ci dia la misura del nostro quoziente intellettuale, culturale e, perché no, attitudinale.

Valle d'Aosta

Il folletto di Gressoney

IN UN MINUSCOLO villaggio della valle di Gressoney, più di trecent'anni fa successe una cosa straordinaria. Da quando sulla faccia della terra esistevano i mulini, non s'era mai sentito niente di simile. Il vecchio Ghigo, che abitava una baita sgangherata sui monti e scendeva a valle molto di rado, aveva portato al mulino di papà Ralù un sacchetto di grano. L'uscio era chiuso. Aveva bussato ma nessuno si era fatto vivo. Lasciato il sacchetto sulla soglia, se n'era andato per i fatti suoi. Tornato là dopo un paio d'ore, aveva trovato fior di farina al posto del grano, ma non il mugnaio a pretendere il pagamento della macinata. L'uscio era sempre chiuso e sul mulino gravava un silenzio di morte. Ai suoi richiami nessuno aveva risposto. Eppure qualcuno doveva avere eseguito il lavoro.

Al villaggio chiese che diavolo mai avesse papà Ralù da nascondersi e far andare la macina a porte chiuse. Ma gli risero in faccia.

— Te ne stai lassù come un romito, — gli disse comare Agata, — e non sai mai niente di niente, tu.

— Papà Ralù è morto, — aggiunse comare Luisa, — e suo figlio se n'è andato per il mondo a cercar fortuna.

— Be'? Ci sarà, allora, un nuovo mugnaio. Il mio grano non si sarà mica macinato da solo.

— E noi non lo sapremmo, se ci fosse un nuovo mugnaio? No, caro, il mulino è chiuso. E tu hai bevuto parecchio, oggi, o ti sei sognato la macinata.

— Via via. Finiamola. Questa è farina e me l'ha macinata tre ore fa il mulino di papà Ralù. Sentite, fatemi un piacere. Date questi due soldi al nuovo mugnaio e statevi bene. Io devo tornare a casa. E' tardi e minaccia di nevicare.

Ghigo se ne andò e le due donne rimasero piuttosto perplesse. Soprattutto perché il vecchio — che era poi un fior di spilorcio — non avrebbe mai pagato un lavoro non fatto davvero. Corsero al mulino, una vecchia costruzione di legno e tufo, immersa in una vegetazione foltissima, presso un ruscelletto mormorante. Ma, a parte lo sciacquio del ruscello, tutto era ammantato di silenzio.

— Proviamo a bussare, — disse Luisa. — Può darsi che sia tornato il giovane Ralù, senza dir niente a nessuno, e che ora stia dormendo.

Bussarono, ma invano.

— Sai che facciamo, Luisa? Torniamo domattina e portiamo del grano anche noi. Staremo a vedere se davvero c'è un nuovo mugnaio. Se non ci aprirà nemmeno domani, lasceremo anche noi il sacco sulla soglia e ritorneremo più tardi a guardare se, nel sacco, ci sarà farina.

Così fecero. Lasciato all'alba il sacco di grano davanti alla porta, lo ritrovarono pieno di farina due ore dopo.

Ribussarono... Niente. Chiamarono. E niente. Guardarono dentro arrampicandosi fino alla finestrella che si apriva a un paio di metri da terra, zeppa di ragnatele farinose... Nessuno.

— Ehi, là dentro, signor mugnaio! Volete aprire? Dobbiamo pagarvi la macinata di compare Ghigo e la nostra.

Nessuna risposta.

— Sai che ti dico, Luisa? Questa è proprio una cosa straordinaria.

— E sai che ti dico, Agata? Che qui c'è la coda del diavolo.

— Già. Oppure, oppure l'anima di papà Ralù.

Si fecero il segno della croce e scapparono. Al villaggio, si sbracciarono a illustrare il fatto incredibile e poco dopo mezzogiorno una piccola folla si radunò davanti al mulino stregato.

C'erano il maniscalco, il massaro, lo speziale, personaggio autorevole, e c'erano tre contadini, due caprai e tre comari, oltre naturalmente Agata e Luisa. Uno dei contadini aveva portato un sacco di grano.

Lo speziale, dopo aver origliato con sussiego all'uscio, sussurrò:

— Non si sente niente. Bene. Vediamo che c'è di vero in questa storia. Faremo così: metteremo il sacco di grano qui sulla soglia e poi fingeremo di andarcene. Ci nasconderemo invece dietro quei cespugli e con santa pazienza staremo a vedere che succederà.

Il contadino posò il sacco accanto alla porta, quindi andarono tutti ad acquattarsi dietro i cespugli.

Passarono dieci minuti, un quarto d'ora, mezz'ora. Il silenzio era pesante, rotto soltanto dal dolce sciacquio del ruscello. Lo speziale aveva già da un pezzo dimostrato come la pazienza non fosse cosa che lo riguardasse poi molto: ogni minuto mandava fuori uno sbuffo. Stava per dare l'ordine di abbandonare il campo, quando dall'interno del mulino venne qualcosa come un lungo sbadiglio. Ed ecco che la porta si aprì pian pianino e saltò fuori un esserino buffissimo: un omino vecchio e gobbo, secco come lo stoccafisso, alto non più di mezzo metro. Vestiva un abituccio stinto, tutto sbrendoli e toppe, su un paio di brachette lacere infilate in due calzerotti che eran più buchi che lana e finivano dentro un paio di scarponcinacci, le cui suole s'aprivano come bocche fameliche. Insomma, un povero morto di fame di nanerottolo.

Si stiracchiò, risbadigliò — e pareva un mugolio di cane semiaddormentato — poi cantilenò con una vocettaccia arrochita:

— Sono povero povero povero. Devo lavorare lavorare lavorare.

Vide il sacco e cominciò a saltellargli intorno.

— Bene bene. Ecco del grano. Povero povero, lavorare lavorare. Bisogna lavorare.

Abbrancò il sacco, due volte più alto e quattro volte più grosso di lui, lo sollevò con impressionante facilità e svelto svelto lo portò dentro. La porta si richiuse con violenza, presumibilmente per un bel calcetto sferratole dal nano.

Tutti erano rimasti a osservare la scena a bocca aperta.

— E' stupefacente, — bisbigliò lo speziale. — Un nano! Non ne avevo mai visti.

— E' un folletto, — gracchiò eccitata comare Agata.

— Già, — annuì il maniscalco. — Ho inteso dire che ce n'è ancora qualcuno da queste parti.

— L'ho sentito dire anch'io, — disse il massaro. — Mia nonna mi ha raccontato di averne visto uno, una volta, lungo la strada per Campsil, che strappava i papaveri e li buttava via.

— Mia suocera, — aggiunse un capraio, — dice di averne visto uno anche lei: sbucò dal focolare, fece uno sberleffo e poi con un salto sparì su per la cappa.

— Zitti! — impose lo speziale. — Sentite? La macina sta girando.

Il rumore durò una decina di minuti, poi la porta si riaprì e il folletto ricomparve col sacco fra le braccine tanto incredibilmente forti. Depose la balla nello stesso posto sullo scalino, quindi con un paio di saltelli se ne tornò dentro, richiudendo la porta con identico sbatacchio. E tutto ripiombò nel silenzio.

— Bene, — sentenziò lo speziale, — credo che ora possiamo farci vivi. Non so a che titolo quel nano lavori nel mulino, ma ci lavora e ha diritto alla sua mercede.

Seguito dalla piccola folla, si fece davanti alla porta e, dopo aver controllato il contenuto del sacco, che risultò pieno di farina, gridò:

— Signor mugnaio, apriteci, di grazia: vorremmo pagarvi. Quanto dobbiamo?

— Vorremmo pagarvi anche il lavoro di stamane, — aggiunse Agata.

— E quello che avete fatto ieri per compare Ghigo, — completò Luisa. — Quanto dobbiamo?

La risposta non venne.

— Bene, — risentenziò lo speziale, — è evidente che il signor nano-mugnaio non vuole esser pagato. Ringraziamolo, dunque, e andiamocene. Grazie, signor mugnaio. Grazie di cuore. Buon lavoro e felice giornata.

La notizia che al vecchio mulino di papà Ralù c'era un mugnaio straordinario che macinava gratis si sparse in un baleno e nei giorni seguenti i sacchi si succedettero senza posa. La gente li depositava pieni di grano sullo scalino, poi tornava a ritirarli colmi di farina. Nessuno osò disturbare il lavoro del piccolo artigiano. Tutti, anzi, ne parlavano con profondo rispetto, perché, folletto o non folletto, quel che importava era il fatto che non pretendesse compensi.

— E' una benedizione, — diceva comare Agata. — Ho già fatto macinare cinque sacchi di grano e non ho speso un soldo.

— E io ne ho fatti macinare sei, — diceva Luisa, — e col denaro risparmiato mi sono comprata una cuffia e due grembiuli.

Altrettanto egoisticamente, chi più chi meno, giudicavano la cosa gli altri. Alla fine, però, qualche benintenzionato ventilò l'idea che forse non sarebbe stato un gran male compensare in un modo qualunque il folletto, magari facendogli un regaluccio di poco conto.

— E che vorreste dargli? — domandò comare Agata. — Da che mondo è mondo, i folletti vivono d'aria e della fuliggine dei camini. Soldi, non ne prendono. Forse nemmeno li conoscono. Sicuramente non se ne curano.

— Tutt'al più, — suggerì Luisa, — gli si potrebbe regalare un vestituccio nuovo. E' tutto stracci e toppe e sbrendoli, poverino. Una robuccia che potremmo rimediare fra noi, da spenderci poco o niente.

— Ecco, — convennero tutti, — un vestituccio nuovo che ci venga a costare poco o niente. Benissimo. E lui sarà contento e lavorerà sempre per noi senza nulla pretendere. Lavorerà con maggior lena.

Lo speziale, il maniscalco e il massaro cavarono di tasca un soldo ciascuno per la stoffa, i tre contadini pagarono il filo per cucire l'abito, i due caprai rimediarono i bottoni e le tre comari si fecero promotrici di una colletta per le scarpe. Agata e Luisa si impegnarono a confezionare il vestito, che fu pronto in due giorni: giacchetta rossa, brachette verdi, berretto giallo, calzerotti candidi e cintura di cuoio con fibbia d'ottone. Una finezza, questa, che aveva voluto aggiungere al completino compare Ghigo, sfatando clamorosamente la taccia di tirchio che si portava addosso da sempre.

Gli indumenti vennero messi in un sacchetto e depositati, come il grano, fuori della porta del mulino. Agata, Luisa e una delle comari, Berta, rimasero in osservazione, nascoste dietro i cespugli, per godersi la gioia del folletto alla vista del regalo.

E il folletto venne fuori e si mise a palpare il sacco.

— Lavorare lavorare, — cantilenò. — Io sono povero povero e devo lavorare lavorare... Ma questo cos'è? Non è grano.

Tirò fuori il costumino, la berretta, le scarpette e la cintura e mugolò:

— Oh, che bello, che bello, che bello! Tutto bello, tutto di mio gusto! Sono il più felice folletto di Gressoney. Ho lavorato lavorato lavorato e ora sono ricco ricco ricco!

Balzò dentro con la roba e dopo un po' ricomparve raggiante e tirato a lucido. Era veramente un folletto elegante, così vestito di nuovo. Saltellò sul prato allegramente e cantilenò:

— Addio mulino, adesso. Addio lavoro, adesso. Addio grano e addio farina, adesso. Ero povero povero povero e ora sono ricco ricco ricco! Dovevo lavorare e ora non dovrò più farlo. Evviva evviva!

Rientrò, ma non richiuse la porta.

— Avete sentito? — brontolò Agata. — Non vuole più lavorare.

— Già, — fece Luisa. — E se non vuol più lavorare, chi ci macinerà, d'ora in avanti, il grano?

— Dobbiamo convincerlo a continuare, — disse Berta. — Se non volesse farlo, voi capite che sarebbe un ingrato.

— Dobbiamo impedirgli di squagliarsi. Dobbiamo parlargli chiaro, fargli capire qual è il suo dovere. Via, comari, dentro! Acchiappiamolo prima che se la svigni.

Le tre donne balzarono oltre la soglia e fecero appena in tempo ad afferrare il folletto che stava per eclissarsi su per la cappa del camino.

— Lasciatemi stare! — strillò l'omino. — Devo andarmene.

— No, caro, tu devi restare, vecchierello mio, — disse Agata. — Devi continuare a lavorare per noi, per la comunità. Ti abbiamo regalato un vestito nuovo. Non devi fare l'ingrato.

— Ma io ho lavorato e lavorato. Ero povero e ora sono ricco. Me ne andrò. Lasciatemi, donne, vi dico! Sono ricco e me ne andrò.

— Perché dici che sei ricco?

— Ho il vestito nuovo. Non sono dunque ricco?

— No, che non lo sei.

— E invece sì.

— E io ti dico di no.

— Sentite, comari, — disse Berta. — Così non concluderemo un bel niente. Per costringerlo a continuare a lavorare c'è un solo mezzo: dobbiamo incantarlo.

— Incantarlo?

— Proprio così.

— E come si fa?

— Non sapete come si fa a incantare i folletti? Non è difficile. Voi tenetelo ben fermo, che non vi scappi. Corro a casa a prendere l'occorrente. Farò presto.

E Berta corse fuori. Non passò molto che era di ritorno con il grembiule colmo di gusci di lumache. Le sue amiche la guardarono stupefatte, mentre il folletto, che esse tenevano ben stretto, se ne stava tutto imbronciato con le braccia conserte.

— Ora, — disse Berta, — vedrete: glieli faremo contare e lui si incanterà. Allora farà tutto quello che vogliamo. Guarda, folletto, guarda quanti bei gusci di lumache ti ho portato.

L'omino guardò e sorrise contento.

— Posso contarli? — domandò.

— Ma certo. Contali, contali. E voi lasciatelo pure.

Agata e Luisa obbedirono e il folletto si chinò sul mucchio di gusci e svelto svelto cominciò a contarli.

— Oh, quanti sono! — gongolava. — Non ho mai visto un mucchio di gusci di lumache così grosso. Ve l'assicuro, donne mie. Pensate: ho visto questo paese bruciare tre volte e tre volte essere ricostruito, ma in tutto questo tempo non mi è mai capitato sotto gli occhi un mucchio simile.

— Sei davvero molto vecchio, — disse Agata. — Che io sappia, il nostro villaggio bruciò l'ultima volta trent'anni fa; la volta precedente fu cent'anni fa e la prima... la prima fu...

— La prima fu centocinquant'anni fa, — disse Luisa.

— No, — disse Berta, — duecento anni fa.

— Macché, — disse Agata. — Vi sbagliate: fu... aspettate... duecentodieci anni fa, perché... guardate... se consideriamo che...

E le donne si lasciarono andare a una disputa lunga e accanita, mentre il folletto ridacchiava. E proprio quando la discussione raggiungeva l'apice, il magico nanerottolo spiccò un gran salto e scomparve per la cappa del camino.

Così le comari, che volevano incantare, restarono incantate, e il minuscolo villaggio della valle di Gressoney perse per sempre l'unico mugnaio che a memoria d'uomo aveva lavorato gratis.

Salvatore ASCENZI

Bimbi non voluti

Scendevano dalle stelle
ma non trovavano un grembo
che volesse accoglierli:
erano bimbi
con gli occhi splendenti
e le ciglia lunghe
e si trasformavano
in pozze di sangue
rappreso
da cui pure
esalava un'anima:
un'anima con delle grosse
cocenti lacrime
perché una vera mamma
non si trovava.
Così
le mani vuote
e il grembo svuotato
restava una donna
a fissare il cielo:
addio speranze d'amore
addio vita
che non si è voluta:
distruggere par che diventi
l'imperativo di ognuno.

Lide MONERO

CINEMA

La paura del futuro

L'INFERNO DI CRISTALLO di John Guillermin non è che l'ultimo della lunga serie dei film cosiddetti « catastrofici » che da qualche tempo la fanno da padroni sugli schermi cinematografici internazionali (da **L'avventura del Poseidon** a **Terremoto,** da **Juggernaut** ad **Airport '75)**. Questa tendenza « catastrofica » di parte del cinema contemporaneo e, parallelamente, il clamoroso successo che incontra nel pubblico, riflettono abbastanza significativamente lo stato di insicurezza psicologica, latente o manifesta, presente nella società del nostro tempo. Un'eco di ciò la troviamo anche in letteratura dove di recente un libro di grande successo (« Il Medioevo prossimo venturo » di Roberto Vacca) ha tracciato su basi scientifiche quello che potrebbe essere, anche a breve scadenza, il nostro futuro: un vero e proprio incubo dove la degradazione e il collasso dei « grandi sistemi » (ferroviari, telegrafonici, aerei, postali, energetici ecc.) porterebbero ineluttabilmente la civiltà umana verso una specie di grande regressione storica. Insomma l'idea della catastrofe totale, che negli anni cinquanta si identifica con il terrore atomico, man mano che ci avviciniamo verso l'anno 2000 assume sempre più l'aspetto del collasso economico, della fine ecologica, dell'inaridimento delle fonti energetiche, della sovrappopolazione e delle grandi carestie alimentari. Il tutto riconducibile ad un progresso scientifico e tecnologico abnorme e disordinato, sfuggito ad ogni possibilità di controllo umano. Non più dunque uomo contro uomo ma semmai uomini uniti tra loro e vittime dello stesso flagello.

Di questa situazione **L'inferno di cristallo** è, a livello cinematografico, una perfetta esemplificazione. La storia del film è emblematica.

La « Torre di cristallo », il più alto e moderno grattacielo del mondo (138 piani, architetture e strutture avveniristiche, arredamenti strabilianti ecc.), domina imponente l'orizzonte di San Francisco e sta per essere inaugurato con un fastoso ricevimento a cui partecipano i più bei nomi della politica, dell'alta società e dell'industria.

Ma all'inizio della cerimonia, come una maledizione divina, un semplice filo elettrico difettoso del sistema di controllo causa un corto circuito.

E' il progresso tecnologico che svela la sua seconda anima. Le scintille si propagano rapidamente lungo uno dei terminali elettrici e all'ottantunesimo piano dell'edificio scoppiano le valvole in un ripostiglio. E' questo l'inizio di un incendio terrificante e devastatore che sfuggendo ad ogni controllo, piano dopo piano, corridoio dopo corridoio, finisce con l'arrivare a ridosso della grande terrazza in cui sono rimasti gli ospiti del ricevimento. Per tutta la notte (e per tutta la durata del film) in un crescendo di emozioni e di terrore si combatte un'estenuante battaglia contro il fuoco, mentre gli ascensori si trasformano in trappole mortali, le stanze esplodono e le vie di scampo scompaiono una dopo l'altra.

All'ultima scena del film, estinta l'ultima fiamma, il grande e vinto grattacielo emerge dalle prime nebbie dell'alba. Quello che doveva essere il trionfo del comfort e della sicurezza tecnologici nasconde invece un tempio di morte e di degradazione.

La chiave simbolica del film è abbastanza scoperta per doverla sottolineare ulteriormente; resta da dire invece che **L'inferno di cristallo**, al di là del suo messaggio etico e delle sue ossessioni, è una vera festa del cinema, dove tutto è offerto all'occhio e al godimento dello spettatore, dall'uso (e abuso) di incredibili trucchi scenici, all'imponente impiego di mezzi (otto teatri di posa, cinquantadue set ricostruiti interamente, quattro macchine da presa, riprese aeree ecc.), all'eccezionale cast di interpreti: da Steve McQueen a Paul Newman, da William Holden a Faye Dunaway, da Fred Astaire a Jennifer Jones, da Richard Chamberlain a Robert Wagner.

Nel rispetto della tradizione del cinema americano è proprio grazie a questi exploits spettacolari e produttivi che si giustificano gli otto Oscar a cui **L'inferno di cristallo** è candidato.

I FILM DA VEDERE

Per tutti

Professione reporter di Michelangelo Antonioni

Il sospetto di Francesco Maselli

Chinatown di Roman Polanski

Gruppo di famiglia in un interno di Luchino Visconti

C'eravamo tanto amati di Ettore Scola

A mezzanotte va la ronda del piacere di Marcello Fondato

C'era una volta Hollywood di Jack Haley

Per gli esperti

Sweet movie di Dusan Makavejef

Il fantasma della libertà di Luis Bunuel

TELEVISIONE

La video-economia

VOLENTI o nolenti ci siamo tutti trovati negli ultimi anni a dover fare i conti con i grandi e oscuri problemi dell'economia e della finanza. Inflazione, recessione, stretta creditizia, liquidità monetaria, riciclaggio dei petrodollari sono tutti termini entrati sempre più massicciamente nel linguaggio della televisione, dei giornali, degli uomini politici e dei nostri stessi discorsi. Questo non significa che le idee in proposito siano chiare. Anzi. E anche per questo ci sembra giunta quanto mai a proposito una trasmissione televisiva come « Passaggio obbligato » che, a cura di Roberto Bencivenga, sta andando in onda da qualche tempo tutti i martedì sera (ore 21,30, secondo canale) sul piccolo schermo.

« Passaggio obbligato », una trasmissione che possiamo definire di divulgazione economica, parte dal principio che la conoscenza delle leggi economiche alle quali sono sottoposte la moneta e i beni di consumo in genere durante il loro lungo viaggio dal produttore al consumatore, aiuta il cittadino non soltanto a capire quello che succede nel complesso mondo dell'economia e della finanza ma lo mette in condizione, per quanto possibile, di difendersi da eventuali manovre speculative e qualche volta addirittura di prevenirle. La trasmissione cerca insomma di rendere familiari quei meccanismi economici e monetari che regolano e condizionano profondamente la nostra vita quotidiana.

In questo senso in « Passaggio obbligato » una particolare importanza ha Roberto Bencivenga, ben conosciuto dal pubblico televisivo soprattutto per la popolare trasmissione « Io compro tu compri » che per tanti anni ha affrontato i problemi dei consumatori: speculazioni, frodi, sofisticazioni alimentari, aumenti dei prezzi ecc.

Di quella fortunata trasmissione Bencivenga ha conservato in « Passaggio obbligato » un certo tipo di ottica che mette in primo piano il problema concreto per poi risalire ai meccanismi che lo hanno determinato.

Per quanto riguarda il lato spettacolare del programma bisogna dire che tutti gli accorgimenti sono stati escogitati dagli autori: da Paperon de Paperoni usato per spiegare ai telespettatori le conseguenze dell'aumento della circolazione monetaria, alle figure dei tarocchi usate come esemplificazioni dei fenomeni economici, dai plastici alle animazioni. Tutto ciò allo scopo di raggiungere un obiettivo da sempre inseguito e con scarsissimo successo dai programmi televisivi di un certo spessore culturale: quello di riuscire a fare insieme informazione e spettacolo.

Alla realizzazione di « Passaggio obbligato » contribuiscono, insieme a Roberto Bencivenga, un nutrito numero di giornalisti esperti del settore economico ed un apposito comitato di consulenza in cui spiccano economisti illustri come Pietro Armani e Siro Lombardini.

SEGNALAZIONI TV

Il regista cinematografico Nelo Risi sta girando in questi giorni in Sicilia, nei luoghi stessi in cui è ambientata la vicenda, tratta dal romanzo omonimo di Elio Vittorini, « Le città del mondo », un film TV sceneggiato da Fabio Carpi, Elio Vittorini e dallo stesso Risi. La sceneggiatura è la stessa che i tre autori avevano preparato per il cinema, ma che non venne poi mai realizzata.
La TV ha ora deciso di realizzare il film affidando il ruolo di protagonista all'attore spagnolo Francisco Rabal, il « Cristoforo Colombo » di televisiva memoria.

* * *

Gino Bramieri sarà protagonista di un teleshow, insieme con la cantante Silvie Vartan, le cui registrazioni sono cominciate in questi giorni al Teatro delle Vittorie di Roma.
Si tratterà di uno spettacolo in sette puntate scritto da Terzoli e Vaime e diretto da Eros Macchi.

* * *

Claudia Marsani, la giovane attrice del film di Visconti « Ritratto di famiglia in un interno », sarà la protagonista di uno sceneggiato in tre puntate tratto dal romanzo di Francesco Jovine dal titolo « La signora Ava », attualmente in lavorazione negli studi televisivi di Napoli per la regia di Antonio Calenda. Fra gli altri interpreti ci sono Amedeo Nazzari, Leopoldo Trieste, Renzo Giovanpietro e Stefano Satta Flores.

LIBRI

Visi celati

SALVADOR DALI', il famoso pittore spagnolo nato in Catalogna nel 1904, amico fraterno di Garcia Lorca e Luis Bunuel, protagonista importante del surrealismo nel 1929, è forse più conosciuto come personaggio pubblico che come artista, giudicato più per la sua megalomania e le sue tante stranezze che per la sua opera. La prova di ciò è che di Dalì si conosce generalmente solo la pittura mentre quasi del tutto ignorati sono i suoi apporti (di notevole rilievo) nel cinema, nel teatro, nella letteratura ecc.

Proprio per quanto riguarda la letteratura è uscito recentemente in edizione italiana un vecchio romanzo di Dalì, scritto negli anni della seconda guerra mondiale a New York: « Visi celati » (Rusconi Editore, pp. 428, L. 6.500, illustrazioni originali disegnate da Dalì).

Se il libro servisse solo a ribadire quanto già si sa della personalità di Dalì servirebbe a poco. Invece « Visi celati » è un romanzo per tanti aspetti sorprendente e con uno stile letterario personalissimo. Tra le varie letture che permette il libro si può interpretare come un interessante romanzo di costume ambientato negli anni quaranta: un epitaffio senza pietà dell'élite aristocratica e intellettuale d'anteguerra, la cui scena si sposta freneticamente dalla Francia all'Africa, da Malta agli Stati Uniti. In un clima decadente uomini e donne di una bellezza rara, nobili decaduti, principesse emigrate e oppiomani, ricche americane, protagonisti degli ultimi fasti parigini del Ritz e della Tour d'Argent presentano i loro « visi celati », emblemi evanescenti di una epoca perduta per sempre.

Costantemente presente, in tutto il romanzo, è la morte, sia nelle vicende dei singoli protagonisti della storia che nella visione della società degli anni della seconda guerra mondiale presentata in tutta la sua allucinante assurdità. Come da uno squarcio profetico (occorre ricordare che il libro è stato scritto nel 1943) escono le pagine in cui Dalì anticipa la fine della guerra nel delirio di Hitler che, immerso e devastato in cupe note wagneriane, attende consapevole la catastrofe finale in un'atmosfera di fascino e di orrore.

E forse solo in queste pagine emergono prepotentemente le allucinazioni cosmiche, l'esplodente surrealismo, i colori e i toni aggressivi della pittura di Dalì.

SEGNALAZIONI / LIBRI

Horcynus Orca di Stefano D'Arrigo - Mondadori Editore, pp. 1258, L. 7.500.
Marinai ,donne, pesci leggendari popolano le pagine di un romanzo che è già diventato il caso letterario dell'anno.

A conquistare la rossa primavera di Davide Lajolo - Rizzoli Editore, L. 1.000.
In un diario-racconto di guerra l'interpretazione fedele di fatti, pensieri e sentimenti.

Vestivamo alla marinara di Susanna Agnelli - Mondadori Editore, L. 3.000.
La storia di una ragazza dal nome famoso nel ventennio fascista e durante la guerra. Il quadro di un'epoca ricostruito con vena poetica e vivace semplicità.

Vite degli uomini illustri di Achille Campanile - Rizzoli Editore, L. 3.500.
I grandi della storia in una serie di esilaranti racconti tra profili lapidari e situazioni comiche.

L'alba dell'uomo di Carlo Alberto Pinelli e Folco Quilici - De Donato Editore, pp. 380, 250 ill. a colori, L. 10.000.
Dalla trasmissione televisiva uno straordinario viaggio attorno al mondo alla ricerca di ricordi della storia e dell'età più antica dell'uomo.

Storia del dopoguerra di Antonio Gambino - Editore Laterza, pp. 560, L. 5.000.
Una cronistoria politica dell'Italia dal dopoguerra ai giorni nostri.

Il destino degli zingari di Donald Kenrick e Grattan Puxon - Rizzoli Editore, L. 4.000.
Al di là della leggenda il destino di un popolo errante tra pregiudizi e persecuzioni.

Di farmaci si muore di Chiti e Scarpa - Editori Riuniti, pp. 420, L. 2.500.
Il farmaco come bene di consumo: una realtà drammatica della questione sanitaria in Italia.

Sociologia della medicina di Gilberto Freyre - Rizzoli Editore, L. 6.000.
L'apporto decisivo della medicina al miglioramento della convivenza umana.

GRATIS
a casa vostra
UN' OPERA REALIZZATA NEL 1974

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 1974

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 140.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire

80.000

(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e riceverete 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, (cm. 27,5x20) carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma - Tel. 63.63.48.
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 pagherò quindi l'importo ridotto di L. 80.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;
usufruire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 70.000 che verserò, senza anticipo, in 4 rate.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma .....
Cognome ..... Nome .....
Tessera n. ..... Città ..... Cap. .....
Via ..... N. .....

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

... Homo

DOPO l'inaspettato successo ottenuto l'estate scorsa con « Homo », gli Ut (nella foto) hanno recentemente inciso un interessante long playing. Il disco, intitolato semplicemente « Homo », si divide in otto brani, di cui sette inediti, che rappresentano le fasi significative della vita di un uomo, dalla nascita alla morte, attraverso varie esperienze diverse fra loro, ma che concorrono a formarlo quali, per esempio, l'amore e la guerra. Costruiti quasi tutti sulla falsariga del loro primo successo, i brani hanno il pregio di una certa ricercatezza nei testi e negli arrangiamenti. « La mia vita » e « Pace », insieme a « Homo » e « Trasmigrazione », rappresentano i momenti migliori del disco che nella semplicità della linea melodica ha la caratteristica ed il limite. Forse le esigenze commerciali hanno inciso in maniera determinante sulla musica degli Ut: la ricerca di un secondo « Homo » ha influito sia in sede creativa che in quella realizzativa.

Provenienti da diverse esperienze musicali (ricordiamo il bassista, Franco Tallarita, nei Kaleidon, uno dei più noti gruppi rock-jazz italiani) sono riusciti a fonderle in maniera soddisfacente, ma le hanno considerate un punto di arrivo, rimanendone così legati. Attendiamoli ad un'altra prova che ne consolidi la personalità. Da ricordare che « Homo » è stato inciso per la Erre ed è distribuito dalle Messaggerie Musicali.

Vogliamo, infine, segnalarvi l'uscita di un doppio lp antologico dei Moody Blues, uno dei più importanti complessi d'oltre Manica. Intitolato semplicemente « This is The Moody Blues » ed inciso per la loro etichetta, la Threshold, distribuita dalla Decca, racchiude ventisei tra le più belle incisioni del gruppo, fra le quali ricordiamo « Nights in white satin » (registrato con la London Festival Orchestra), « Question », « Melancholy man » e altri.

CLASSIFICHE

45 GIRI

1) **Kung fu fighting** Carl Douglas (Durium M.E.)
2) **Un corpo e un'anima** Wess & Dori Ghezzi (Durium)
3) **El bimbo** Los Bomberos (Joker)
4) **Sereno è...** Drupi (Ricordi)
5) **You're the first, the last, my everything** Barry White (Philips)
6) **Verde M & G Orchestra** (RCA Original Cast)
7) **Un'altra donna** I Cugini di Campagna (Pull)
8) **Testardo io** Roberto Carlos (CBS)
9) **Emmanuelle** The Lovelets (Variety)
10) **Al mondo** Mia Martini (Ricordi)

33 GIRI

1) **Anima latina** Lucio Battisti (Numero Uno)
2) **Borboletta** Santana (CBS)
3) **This is The Moody Blues** The Moody Blues (Threshold)
4) **Kung fu fighting** Carl Douglas (Durium M.E.)
5) **Blood on the tracks** Bob Dylan (CBS)
6) **Un'altra donna** I Cugini di Campagna (Pull)
7) **Rock your baby** George McCrae (RCA Victor)
8) **Live in USA** Premiata Forneria Marconi (Numero Uno)
9) **19ª raccolta** Fausto Papetti Sax (Durium)
10) **Un corpo e un'anima** Wess & Dori Ghezzi (Durium)

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

E' CON PROFONDO senso di rispetto e di comprensione verso tutti gli amici pensionati che mi accingo a curare, a partire dal presente numero del periodico aziendale, la rubrica loro dedicata. So bene quanto essa sia seguita, oltre che dal personale in quiescenza anche da quello in costanza di impiego, per tutte quelle occasioni che offre di trattare specifiche e particolari questioni di ordine dottrinale nonché di certi princìpi di massima — di derivazione legislativa ma anche giurisprudenziale — la cui conoscenza consente di meglio intendere l'istituto della pensione. Nell'affrontare i primi quesiti, desidero assicurare gli interessati che è mia ferma intenzione rispondere nella misura più larga possibile alle richieste che perverranno in redazione, dando, ovviamente, la precedenza ai casi di generale interesse.

I pensionati che seguono richiedono tutti delucidazioni sul beneficio derivante dall'applicazione della l. 12-2-1974 n. 22, il cui testo integrale è stato pubblicato sull'ultimo numero del decorso anno 1974.

Al sig. Luigi Amato da Milano in quiescenza dal 4-7-1968, alla sig.ra Mariuccia Ferrara Novelli da Torino, il cui marito è stato collocato a riposo il 5-3-1973, ed al sig. Mario Lenza macchinista in servizio al deposito locomotive di Paola per il padre Salvatore, ferroviere in pensione dal 18-2-1964, diamo le più ampie assicurazioni che i casi prospettati rientrano fra quelli che hanno titolo al beneficio concesso dall'art. 5 della prefata legge n. 22. Detto beneficio consiste in un aumento lordo della sola pensione (con esclusione, quindi, dell'indennità integrativa speciale e delle eventuali quote di aggiunta di famiglia) del 6,50 per cento, derivante dalla differenza tra l'aumento del 7,50 per cento e della ritenuta dell'1 per cento stabiliti dall'articolo stesso. Per ottenere l'aumento predetto nessun adempimento occorre da parte degli interessati, in quanto alla concessione del medesimo devono provvedere d'ufficio le singole Direzioni provinciali del tesoro. Se in qualche caso l'aumento non risultasse ancora attribuito, ciò dipende esclusivamente da ritardi contingenti verificatisi presso le competenti Direzioni provinciali, considerato che la nostra Azienda, ai fini di una sollecita applicazione della norma a favore dei ferrovieri pensionati, ebbe a prendere tempestivamente i necessari contatti con il Ministero del tesoro e a dare, quindi, le conseguenti istruzioni alle anzidette Direzioni provinciali del tesoro fin dal giugno 1974 (circolare n. R 12/937 del 20-6-1974).

Al sig. Guerrino Castellari da Imola, collocato a riposo in applicazione dell'art. 3 della l. 24 maggio 1970 n. 336 a decorrere dal 7 febbraio 1974, il quale chiede, riferendosi alle modifiche apportate alla citata legge n. 22 dall'art. 7 della l. 17 agosto 1974 n. 396, se gli possa competere l'aumento percentuale di cui si discute, confermo che egli rientra fra coloro che hanno titolo all'aumento medesimo.

Prendendo l'avvio dalla domanda posta dall'amico Castellari, corre l'obbligo di precisare che con l'art. 7 della legge n. 396 si è voluto chiarire quanto segue:

1) l'aumento percentuale concesso dall'art. 5 della legge n. 22 spetta anche alle pensioni con decorrenza 1° marzo 1974;

2) sono esclusi dall'aumento soltanto le pensioni relative al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto, che abbiano una decorrenza compresa fra il 2 luglio 1973 ed il 1° marzo 1974 inclusi, le cui liquidazioni, quindi, sono già comprensive e delle così dette competenze accessorie e dell'indennità pensionabile concessa dal 1° luglio 1973.

Le pensioni relative a qualsiasi qualifica decorrenti dal 2 marzo 1974 in poi sono fuori dell'ambito dell'applicazione del predetto art. 5, in quanto nella base pensionabile delle rispettive liquidazioni deve essere già compreso il calcolo delle c. d. competenze accessorie.

Il meccanismo posto in essere dalla legge n. 22 può dar luogo a qualche smagliatura; è evidente che ogni cosa sarà messa al proprio posto soltanto con una riliquidazione generale delle pensioni, la cui esigenza è implicitamente ammessa dal 1° comma del più volte citato art. 5 legge n. 22.

Lasciamo da parte, almeno temporaneamente, la legge n. 22 e rispondiamo a quesiti concernenti il diritto alla pensione di riversibilità. In particolare, il sig. Tullio Melchiori di Bolzano, operaio degli impianti elettrici in pensione, di anni sessantatre, celibe, volendo condurre a nozze una rumena, conosciuta durante uno dei suoi viaggi all'estero, di venti anni più giovane di lui, chiede se la futura sua sposa potrà aver titolo alla pensione di riversibilità. Posso assicurare l'assiduo lettore che, in ordine alla normativa vigente (art. 81 d.P.R. 29 dicembre 1973 n. 1092), la vedova del pensionato — ove il matrimonio sia stato contratto, come nel caso di specie, dopo la cessazione dal servizio — ha diritto alla pensione:

1) in ogni caso, se lo sposalizio avviene prima che il pensionato compia il sessantacinquesimo anno di età;

2) a condizione che il matrimonio sia durato almeno due anni e che la differenza di età fra i coniugi non superi i venticinque anni, se lo sposalizio avviene dopo il compimento del sessantacinquesimo anno di età da parte del pensionato;

3) in ogni caso, se dal matrimonio — contratto a qualsiasi età del pensionato e con qualunque differenza di età fra i coniugi — sia nata prole, anche se postuma, o se con il matrimonio siano stati legittimati figli naturali. Da quanto precede, il sig. Melchiori può tranquillamente impalmare la promessa sposa (e con tanti auguri di lunga vita in comune).

La risposta data al sig. Melchiori dovrebbe valere anche per risolvere il problema sollevato dal sig. Pietro Bellini, residente in località Fossola di Carrara. Da quanto egli espone non si rileva esattamente se i figli nati dal di lui matrimonio siano tutti premorti o se, almeno per il bimbo Paolo Achille, un figlio sia nato vivo e successivamente dopo qualche giorno sia deceduto. Ora, soltanto se dalla certificazione dello stato civile dovesse risultare suffragata la seconda ipotesi, la moglie del sig. Bellini, il cui matrimonio è stato celebrato quando si trovava già in quiescenza all'età di sessantasei anni e la cui differenza di età fra i coniugi è di trenta anni, potrà aver diritto alla pensione. Ciò a termini del 2° comma dell'art. 1 cod. civ. che così recita: « i diritti che la legge riconosce a favore del concepito sono subordinati all'evento della nascita ». Ma il sig. Bellini, richiamandosi a quanto è stato riferito in questa rubrica nei precedenti n.ri 2 del 1973 e 1 del 1974, pone una seconda domanda concernente la dibattuta questione dell'elevamento della percentuale massima di pensionamento dall'80 al 100 per cento.

In proposito posso informare che il problema è sempre in evidenza, trattandosi di uno dei problemi più annosi e maggiormente sentiti e dai pensionati e dal personale statale ancora in attività di servizio. Alla proposta di legge ricordata sul n.ro 1 del 1974 altre se ne sono aggiunte e lo stesso Ministero per l'organizzazione della pubblica amministrazione si è espresso favorevolmente a che l'attuale limite dell'80 per cento venga rimosso. E' certo, però, che la situazione generale economica di oggi non opera per una sollecita soluzione del problema, al quale va collegato l'altro riguardante l'automatica estensione al personale in quiescenza dei miglioramenti economici che via via vengono disposti in favore del personale in attività, ovviando così a quegli inconvenienti più volte determinatisi di sfasamento fra la concessione di aumenti al personale in attività e la concessione di correlative maggiorazioni al personale a riposo. Del resto, si tratta di un adeguamento delle pensioni statali ai trattamenti pensionistici già goduti dagli ex dipendenti degli enti locali e da numerose altre categorie, erogati dalle casse gestite dagli Istituti di previdenza del Ministero del tesoro, nonché dai dipendenti regionali iscritti a fondi autonomi od ai predetti Istituti di previdenza.

Le notizie che precedono, per quello che possono valere, vanno anche incontro alla richiesta avanzata da un gruppo di pensionati di Napoli, non meglio qualificatisi. Termino questa mia prima conversazione con gli amici ferrovieri pensionati, informando il sig. Napoleone Cervino di aver presentato i suoi ringraziamenti al dr. Antonelli per la esauriente risposta avuta sul n.ro 11 del decorso anno ed il sig. Nonini Italico di Buttrio di aver girato le sue proposte riguardanti l'abbonamento alla redazione del periodico.

G. B. PELLEGRINI

Tra breve sarò posto in quiescenza quale ex combattente ed al mio posto subentrerà il Signor Giovanni Battista Pellegrini al quale la Direzione del giornale ha affidato la rubrica « Per voi amici in pensione » da me curata fino ad ora. Rivolgo a tutti gli amici pensionati che mi hanno seguito e stimolato nel difficile compito un caloroso saluto insieme ad affettuosi auguri anche per le loro famiglie. Auguri di buon lavoro al subentrante amico Pellegrini.

R. Antonelli

● *Al Dr. Antonelli va il nostro ringraziamento e il nostro saluto più cordiale. Lo sostituisce, da questo numero, il collega G. Battista Pellegrini, che, come l'amico Antonelli vanta una profonda conoscenza della normativa che riguarda i nostri « amici in pensione ». Al nuovo responsabile della rubrica il nostro amichevole benvenuto nella certezza che saprà corrispondere pienamente alle aspettative dei lettori.*

Care amiche,

per essere certi che la voce di « Voci » giunga proprio nel cuore della famiglia di ciascun lettore uno dei sistemi migliori è quello di arrivare... in cucina.
In tempi difficili come quelli attuali, nei quali la parola d'ordine non può che essere « economia », di molte cose si può fare a meno, di mangiare, no! E allora abbiamo pensato di rivolgervi un invito a collaborare al raggiungimento dell'obiettivo, con il minor danno possibile per la tasca e la maggior soddisfazione per il palato.
Mandateci perciò ricette di piatti regionali caratteristici, non troppo elaborati, (perché anche in tempo di congiuntura il fegato reclama i suoi sacrosanti diritti), che possano essere realizzati in poco tempo e, soprattutto con poca spesa. Un gruppo di esperti le prenderà in esame e quella che avrà riscosso il maggior numero di consensi verrà pubblicata su un numero di « Voci » insieme con la foto di chi l'avrà suggerita, e alla fine dell'anno chissà che non vi sia una gradita sorpresa per tutte...!
Ecco intanto la foto e la ricetta di una collega di Roma: Franca Nemmi. Ne aspettiamo tante altre, sia dalle colleghe sia dalle mogli degli Agenti.

Marina

CONCHIGLIONI CON GAMBERI

Ingredienti per 4 persone: 4 etti di gamberi (surgelati o freschi); 2 spicchi d'aglio; olio di semi e sale quanto basta; 1 punta di peperoncino; 1/2 chilo di pomidoro pelati; un ciuffo di prezzemolo; 1/2 chilo di pasta tipo conchiglioni.

In una casseruola mettere a crudo: i gamberi ben lavati (se sono freschi debbono essere sgusciati), l'aglio, l'olio, il peperoncino, il sale e i pomidoro.
Fate cuocere il tutto a fiamma vivace per circa un quarto d'ora, avendo cura di mescolare ogni tanto.
A questo punto il sugo è pronto. A parte, nell'acqua salata che avrete già messo sul fuoco a bollire, buttate i conchiglioni. Quando questi saranno cotti, scolateli e conditeli con il sugo.
A parte, tritate il prezzemolo fresco e versatelo sulla pasta già scodellata.
Questa ricetta è molto indicata per chi vuole un piatto fuori del normale ed in poco tempo; la sua preparazione vi prenderà giusto il tempo di cottura della pasta.

Franca NEMMI

Cari ragazzi,

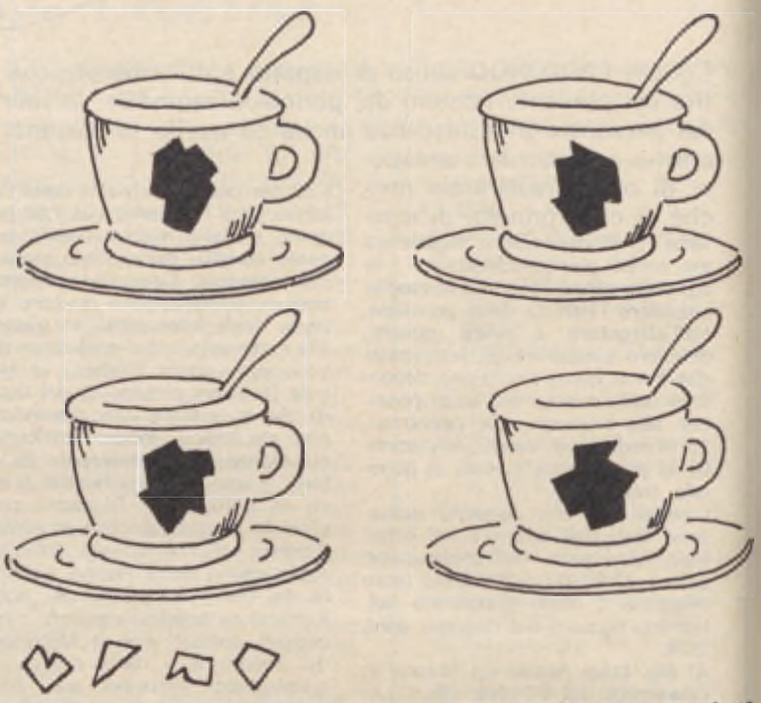
sperando di farvi cosa gradita, iniziamo questa rubrichetta a voi dedicata nella quale troverete notizie varie su argomenti che riteniamo possano interessarvi. Ma potremmo anche sbagliarci, e allora non vi fate scrupolo di dircelo! Anzi, saremo lieti di ricevere i vostri suggerimenti e — perché no? — anche le vostre correzioni. Dunque, siamo intesi: discorso aperto e franco tra noi e voi, con la promessa che nei limiti del possibile daremo quello che ci chiederete.
Intanto, eccovi un paio di giochetti e qualche curiosità.

Fiamme di zucchero

Cominciamo con un gioco... di prestigio.
Certo, se a qualcuno chiederete se ha mai visto lo zucchero bruciare, vi sentirete rispondere che siete matti. E allora dimostrate di saperla più lunga voi. Prendete una scatola di fiammiferi, un posacenere e qualche zolletta di zucchero. Infarinate ben ben le zollette con la cenere e, prendendone una alla volta, avvicinate ad esse un fiammifero acceso. Vedrete subito sprigionarsi dallo zucchero delle fiammelle.

Ripariamo la tazzina

Accipicchia! Abbiamo fatto un bel guaio: ben quattro tazzine abbiamo rotto, mica una! Ma una, almeno, potremo riaggiustarla con i pezzetti sotto riportati. Quale delle quattro? Vediamo un po'?



Risposta: quarta

Animali amici

Compriamo uno scoiattolo!
Sì, certo. Lo scoiattolo è un animaletto molto simpatico e che può fare cose molto divertenti. Però, attenzione. Prima di comprarlo, vediamo un po' se siamo in grado di offrirgli quello che gli è assolutamente indispensabile. Anzitutto, ha bisogno di spazio: di un posto dove poter correre e arrampicarsi. E' una cosa vitale per lui. D'altra parte, se lo lasciassimo libero per casa, ci potrebbe procurare seri guai. Butta tutto in aria e tutto rosicchia. All'aria aperta, dunque: in una apposita gabbia o in una uccelliera (senza uccelli) ben fissata al suolo e con dentro un alberello e una cuccia con della paglia, sollevata dal terreno. Da mangiare potrete dargli noci, verdure, frutta, semi e pane (preferibilmente scuro abbrustolito); ma anche cibi cotti, come patate e carote. Però, niente pastoni liquidi. Una cosa da tener presente è che lo scoiattolo può cadere in letargo o comunque, d'inverno, fa sonni molto lunghi. Al suo risveglio, quindi, fategli trovare pronti cibo e acqua in abbondanza. E... che altro dirvi? Vogliategli bene.

Perle... scolastiche

Voi non ne sapete niente, eh? Va bene, lasciamo perdere le perle vostre e occupiamoci un minuto di quelle altrui. Una maestra molto divertita ne ha raccolte molte dai compiti dei suoi alunni e ce le ha raccontate. Sentite queste, e diteci che ve ne pare!
— Con la neve venne il silenzio. Anche i tram sembrava che camminassero in punta di piedi.
— Arnaldo da Brescia fu arso come erotico.
— Vorrei fare la dottoressa e tagliare un braccio e una gamba con la facilità con cui si taglia un buon arrosto.
— La principale industria di Roma è la burocrazia.
— Il mio babbo faceva il maiale e mio zio lo aiutava.
— Carlo Magno quando morì divise tutti i sudditi in tre parti.
— Il mio papà è buono ad arrotare il temperino perché fa il ferroviere.
— Per non ammalarsi bisogna lavarsi i denti facendo ginnastica.
— Quando il Signore ha creato Adamo ed Eva aveva dato i vestiti alle bestie. E Adamo ha detto: « E noi che siamo cristiani ci lasci nudi? ».

(da « Meridiana »)

Per finire, facciamoci un panino

Un panino di tutti i giorni e non eccessivamente attraente è senza dubbio quello fatto con il solito formaggino. Però, se ci uniamo qualcosa può diventare un panino... interessante. Facciamo così: tritiamo una crostina di sedano con due o tre olive verdi senza nocciolo e impastiamo il formaggino con questi ingredienti. Spalmiamolo poi sul pane e... Per la miseria, che buono!

ASPIZ

Sulla strada dirimpetto alla scuola di Ninetto

son segnati gli striscioni del passaggio dei pedoni.

Però gli automobilisti e così i motociclisti,

con moltissima imprudenza non dan mai la precedenza.

Ci son stati investimenti contusioni e ferimenti

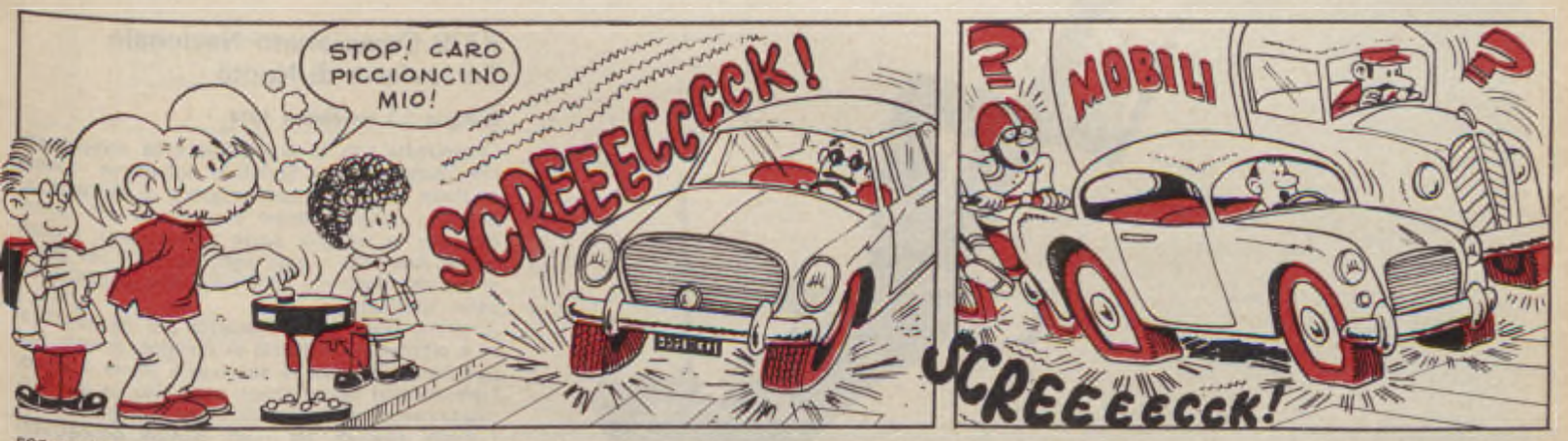
e un amico di Ninetto son tre mesi che sta a letto.

Dopo l'ultimo incidente, zio Frescura immantinente

ha studiato con gran cura l'invenzione su misura

per tenere bene a bada i pirati della strada.

La lezione oggi è finita è il momento dell'uscita



sopravviene pè, pè, pè una macchina coupèe.

Ma lo zio preme un pulsante ed in meno di un istante

blocca elettronicamente la vettura prepotente.

Zac - Zac - zac - zà alt a tutti, fermi là,

fuori serie e vetturette motorini e motorette:

i motori son bloccati ed i freni attanagliati.

Tutti i bimbi a Bassamura fanno festa a zio Frescura:

giro, giro girotondo sei il più bravo zio del mondo,

chi non ferma sulle strisce Zio Frescura lo punisce,

viva viva zio Frescura è passata la paura.

SPORT: ATTIVITA' NAZIONALE 1974

IN ATTESA di poter iniziare a parlare dell'attività a carattere nazionale ed internazionale prevista dal calendario del D.L.F. per il corrente anno, ci pare doveroso fare una breve sintesi, in questo numero, delle più importanti manifestazioni sportive che hanno avuto vita nel 1974 e che hanno visto migliaia di ferrovieri e figli di ferrovieri cimentarsi in amichevoli, gioiose competizioni.

XXIV Campionato Nazionale Ferroviario di Bocce a coppie

Verona 19 maggio 1974

Hanno partecipato a questa oramai classica gara ben 199 coppie di giocatori, provenienti da 50 Sezioni dopolavoristiche di tutto Italia. Le finali, che hanno avuto momenti veramente « roventi », hanno visto emergere la bravura della coppia Bresciani-Menegazzi.
I due forti giocatori della Sezione DLF di Verona si sono pertanto laureati campioni italiani per il 1974, seguiti da Rota-Truan della Sezione di Milano e da Zanoni-Moretti della Sezione di Cremona.
Nella classifica per Sezioni DLF, il Sodalizio di Verona ha conquistato il primo posto.

I Raduno Nazionale per ragazzi che frequentano i centri formativi del D.L.F.

Bologna 12 giugno 1974

Si è trattato di una manifestazione realizzata a titolo sperimentale, e intesa soprattutto come incontro festoso dei giovanissimi, figli di ferrovieri soci di tutta Italia. Nel corso del Raduno gli atleti in erba si sono cimentati in una serie di gare di atletica leggera ideate « su misura » per le loro giovani forze.

XVI Campionato Nazionale Ferroviario di tennis

Verona 18-22 settembre 1974

Questa edizione, svoltasi parzialmente in campi coperti, e che si è giovata della efficiente organizzazione della Sezione DLF di Verona, ha avuto 138 partecipanti provenienti da varie parti di Italia (basti dire che il primo giorno di gara si sono svolti ben 92 incontri su 11 campi).
Nel combattuto torneo di singolare maschile seniores-juniores si è laureato campione per il 1974 Pier Luigi Bona di Asti, che in finale ha battuto il pur bravo Gianni Covini di Milano.
Il doppio maschile è stato vinto dalla coppia Bona-Valeri di Asti che si è imposta in finale su Sauri-Manetti di Firenze.
Il campione nazionale del singolare veterani è risultato Alberto Fabbri, che in una finale allo spasimo ha superato il dinamicissimo Edoardo Faccioli di Verona.
La coppa del Ministro dei Trasporti per la Sezione DLF prima classificata è stata aggiudicata al Sodalizio di Verona, seguito da Asti, Firenze, Bologna.
Anche la classifica per Compartimenti ha visto Verona al primo posto.

XVII Campionato Nazionale Ferroviario di pesca sportiva

Bari 29 settembre 1974

Su due degli spaziosi moli del Porto di Bari, questa appassionante edizione ha allineato le migliori cannelenze provenienti da 20 Sezioni DLF della rete.
E' stata una giornata dura per i pesci della zona che, se pur di taglia non eccezionale, sono andati a riempire in gran numero i panieri degli agguerritissimi pescasportivi, che allo scadere del tempo concesso per la gara, si sono riuniti, stanchi ma soddisfatti, nei locali della Capitaneria di Porto per le operazioni di pesatura del pescato.
La classifica individuale è stata vinta da Donato Cinquepalmi, della Sezione DLF di Bari, seguito da Ranieri e Muschio, anche essi del Sodalizio Pugliese.
Anche nella classifica a squadre, e in quella per Sezioni DLF, Bari ha ottenuto il primo premio mentre nella classifica per Compartimenti il primo posto è stato conquistato dal Compartimento di Bologna seguito da Bari e Firenze.
Si è trattato di una bella manifestazione, organizzata impeccabilmente dai colleghi di Bari, i quali hanno profuso passione, competenza e... premi affinché rimanesse vivo in tutti gli intervenuti il miglior ricordo di questo Campionato.

XXIII Campionato Nazionale Ferroviario di Nuoto

Bologna 2-3 novembre 1974

Organizzata con la precisione e la competenza che distinguono il Sodalizio bolognese, questa edizione, svoltasi in vasca coperta di 25 metri, ha allineato sulle pedanine di partenza 130 nuotatori, per la maggior parte giovanissimi, i quali hanno dato vita a gare entusiasmanti per impegno e per passione agonistica non disgiunte da sana sportività.
Al primo posto della classifica per Sezioni DLF si è piazzato il Sodalizio di Bologna, mentre Napoli ha conquistato il secondo e Roma il terzo.
I tre sodalizi hanno altresì acquisito un identico piazzamento nella classifica per Compartimenti.
I premi speciali per i più giovani concorrenti sono andati ad Olivieri M. Teresa di Rimini e a Vernaschi Paolo di Cremona, entrambi di anni 10.
All'ottimo Giorgio Magnini di Bologna è andato il premio speciale per l'allenatore della Sezione DLF prima classificata.

Virginio PANTANO

Attualità DLF

Il DLF di Catania ha messo a disposizione dei ferrovieri stranieri e loro famiglie 99 cabine balneari in cemento, di sua proprietà, per il periodo dal 15 maggio al 10 giugno 1975. L'uso di tali cabine sarà gratuito.

Il DLF di Firenze ha organizzato un concorso di « Letteratura Giovanile 1975 » riservato agli studenti delle Scuole Medie Superiori residenti nella propria giurisdizione sezionale. Il concorso si articola in due sezioni: narrativa e poesia. Termine ultimo per la partecipazione: 30 aprile 1975.

DLF VIAGGI '75

APRILE
MAGGIO
GIUGNO

Giorno partenza	Paesi da visitare	D.L.F. organizzatore	Quota (*)	N. Itinerario	Durata giorni
	APRILE				
18	FRANCIA	Bari	30.000	2	6
21	CANARIE	Verona	170.000	XVII	8
23	AUSTRIA	Verona	85.000	30	6
23	U.R.S.S.	Napoli	226.000	51	16
25	U.R.S.S.	Bologna	205.000	49	8
28	UNGHERIA	Verona	67.000	42	6
	MAGGIO				
4	INGHILTERRA	Roma	75.000	16	5
4	FRANCIA	Verona	90.000	8	7
8	FRANCIA	Firenze	25.000	59	4
9	BULGARIA-TURCHIA-JUGOSLAVIA	Bologna	127.000	38	8
10	GRECIA	Torino	182.000	F	8
10	FRANCIA-SPAGNA-PORTOGALLO	Roma	130.000	22	12
11	OLANDA	Genova	110.000	29	8
12	CANARIE	Verona	170.000	XVII	8
16	FRANCIA	Bari	30.000	2	6
17	SPAGNA	Ancona	64.000	18	7
17	GRECIA-TURCHIA	Firenze	60.000	63	7
24	FRANCIA	Firenze	110.000	7	8
25	INGHILTERRA	Milano	75.000	16	5
25	BULGARIA	Bologna	100.000	52	5
25	SPAGNA	Verona	79.000	D	5
26	U.R.S.S.	Bologna	215.000	50	7
27	FRANCIA	Firenze	110.000	7	8
27	GRECIA	Bari	99.000	48	8
28	CECOSLOVACCHIA-UNGHERIA	Napoli	65.000	41	14
29	INGHILTERRA	Verona	75.000	14	7
29	PORTOGALLO	Milano	152.000	27	5
29	ITALIA-TUNISIA	Verona	74.000	A	4
29	BULGARIA	Torino	51.000	46	7
31	DANIMARCA-SVEZIA-FINLANDIA	Napoli	250.000	39	14
	GIUGNO				
4	SPAGNA	Genova	78.000	21	6
5	FRANCIA-SPAGNA	Verona	64.000	B	4
6	SPAGNA	Firenze	45.000	19	10
8	FRANCIA	Bari/Milano	30.000	2	6
8	TUNISIA-MALTA-GRECIA-ITALIA	Verona	124.000	S	7
9	TUNISIA	Torino	139.000	XIII/bis	8
12	SPAGNA	Bologna	85.000	20	7
13	SPAGNA	Bologna	45.000	19	10
13	JUGOSLAVIA	Bari	65.000	IV	8
14	POLONIA - U.R.S.S.	Bologna	160.000	44	14
14	TURCHIA-GRECIA	Verona	164.000	O	9
16	GRECIA	Napoli	99.000	48	8
19	ALGERIA	Torino	166.000	56	8
20	SPAGNA	Verona	45.000	19	10
20	JUGOSLAVIA	Bari	65.000	IV	8
21	BELGIO-OLANDA	Firenze	85.000	28	7
21	GRECIA-TURCHIA	Verona	113.000	E	8
22	UNGHERIA	Bologna	67.000	42	6
22	JUGOSLAVIA	Firenze	52.000	III	8
22	GRECIA-TURCHIA	Verona	143.000	I	9
27	SPAGNA	Firenze	45.000	19	10
28	BELGIO-OLANDA	Verona	85.000	28	7
28	GRECIA-TURCHIA	Firenze	113.000	E	8
28	MAR NERO E MAR EGEO	Milano	205.000	P	14
29	FRANCIA	Verona	110.000	7	8
29	INGHILTERRA	Firenze	75.000	14	7
29	AUSTRIA-POLONIA-U.R.S.S.-UNGHERIA	Roma	215.000	53	16
29	ROMANIA	Roma	125.000	VIII	15

(*) Le quote di partecipazione s'intendono suscettibili di variazioni in rapporto alla oscillazione dei cambi.

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

Concorsi FS

Concorsi in via di registrazione presso la Corte dei Conti:
201 posti di Operaio qualif. (per il Servizio Lavori); 200 posti di Operaio armamento.
Concorsi in programma:
4 posti Ispettore (Chimica e Chimica Ind.); 2 posti Ispettore (Fisica); 2 posti Capo Tecnico (Tessile-Confez.); 11 Infermiere; 12 Tecnico di radiologia; 90 Ispettore (Ingegneria); 90 Applicato (limitato ad alcuni Compartimenti); 80 Capo Stazione (idem); 130 Capo Gestione (idem); 9 Operaio Qualif. (Carpentiere in legno per i bisogni dell'Uff. Eserc. Navigaz. di Messina); inoltre, con riserva di stabilire numero dei posti e Sedi, per Capo Tecn. Linea, Capo Tecn. (Serv. Traz.), Assistente Staz., Conduttore, A. Macchinista, Gestore, Operaio Armamento, Guardiano, Manovale, Operaio Qualif. (Serv. Traz.), Manovratore.
Concorsi in via di espletamento:
2 Ispettore (Ing. Chim. e Mecc.) in corso assunzione unico idoneo; 28 Capo Deposito: in corso graduatoria, idonei 78; 15 Disegnatore (Serv. Traz.): ammessi orali 87, inizio orali 1-4-75; 50 Disegnatore (Serv. Lav.): in corso revisione elaborati (1ª prova 3400, 2ª 2649); 95 Capo Tecn. (Serv. I.E.): in corso revisione elaborati (3990); 22 Applicato stenodatt.: in corso approvazione graduatoria, idonei 105; 70 Applicato Tecn. Traz.: in corso approvazione graduatorie compartimentali; 75 Applicato Tecn. (Serv. Lav.): in corso graduat. Comp.ti VR. VE. TS. BA. CA., per i rimanenti Compartimenti in corso revisione elaborati; 20 Guardiano: in corso approvazione graduat., disposta per intanto visita medica per 520 unità per assunzione 1ª aliquota di 320; 40 Segretario (ragioniere): in corso revisione elaborati (3837); 82 Operaio Qualif.: in corso assunzione idonei; 7 Ispettore (Ing. Ind.): domande pervenute 796, prove scritte previste per maggio p.v.; 22 Segretario (amm.vo): domande pervenute 16 mila, prova scritta prevista per maggio p.v.; 18 Ispettore (Giurisprudenza): scadenza presentazione domande 12-4-1975, Bando pubblicato sulla G.U. 13-3-1975; 18 Ispettore (Econom. e Comm.): scadenza presentazione domande 12 aprile 1975, Bando pubblicato su G.U. 13-3-1975; 6 Ispettore (Matematica e altre): scadenza presentazione domande 13-4-1975, Bando pubblicato su G.U. 14-3-1975.

Sono stati banditi concorsi speciali per titoli a 15 posti di Segretario tecn., 33 di Applicato tecn., 79 di Capo Tecnico, 395 di Operaio qual. e 954 di Manovale ai fini dell'inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti da imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carico e manutenzione accomulatori per l'illuminazione dei treni (B. U. n. 4 del 28 febbraio 1975).

Concorsi interni

Ispett. p.le, Ispettore: esame domande pervenute (circa 3.200); Revisore superiore: esame domande pervenute; Segretario amministrativo: in corso revisione elaborati (hanno portato a termine entrambe le prove 291 candidati); Capo gestione: esame domande; Capo tecnico: bando di prossima emanazione); Capo deposito: in corso revisione elaborati (425); Capo Personale Viagg.: domande recepite 1180. Prove scritte 13 e 14 aprile; Segretario tecnico: bando di prossima emanazione; Capo stazione: da programmare; Capo tecn. della linea: ammessi orali 559. In corso esami orali; Applicato: bando di prossima emanazione; Applicato tecnico (ex combattenti): in corso immissione residui idonei; Capo treno: in corso di svolgimento in vari Compartimenti; Assistente staz.: in corso immissione idonei; Controllore viaggiante: da programmare; Conduttore: in corso immissione idonei; Gestore: da programmare; Macchinista: in corso di svolgimento in vari Compartimenti; Macchinista T.M.: come il precedente; Aiuto Macchinista: in corso richiesta a bandire concorsi; Operaio Armamento: in corso di svolgimento in vari Compartimenti; Operaio qualif. bando di prossima emanazione; Verificatore: in corso di svolgimento in vari Compartimenti.

Organici

E' nota la particolare situazione deficitaria degli organici della nostra Azienda. Si farà fronte ad essa, attingendo alle code dei concorsi già espletati, attraverso il bando di concorsi pubblici per i quali sono stati individuati i quantitativi per qualifica e località, con concorsi interni per le qualifiche interessate all'esonero degli ex combattenti, nonché snellendo al massimo le procedure per gli esami e per le assunzioni.
Stante lo stretto interesse del personale alla rapida normalizzazione degli organici, anche le Organizzazioni Sindacali coopereranno a tal fine.
Sono stati infatti previsti gruppi di lavoro Azienda-Sindacati, a livello centrale e compartimentale, non solo ai fini della programmazione dei concorsi e delle assunzioni, ma anche a quelli dei cambi di qualifica e dei trasferimenti.

Competenze accessorie

Il Ministero delle Finanze ha aderito alla tesi delle Organizzazioni Sindacali, condivisa e sostenuta dalle nostre Autorità politiche, in merito alla detassazione di talune competenze accessorie sostitutive di indennità di trasferta.
In base a tale decisione al personale di macchina, viaggiante e navigante non verranno più applicate le trattenute fiscali sul compenso per assenze dalla residenza previsto dagli artt. 41, 48, 52b delle D.C.A.

Concessioni di viaggio

Tempo di primavera e, quindi... di matrimoni. Si rammenta che in quest'ultima circostanza i figli di dipendenti in servizio possono far fruire il proprio coniuge del BK personale per la validità di due caselle, purché si rientri nel chilometraggio a disposizione.
Condizioni essenziali: il padre, titolare delle concessioni, deve avere almeno 20 anni di servizio effettivo e la qualificazione non inferiore al « Lodevole » nell'ultimo triennio.
Tali requisiti, naturalmente, dovranno essere attestati da apposita dichiarazione del competente Ufficio.
Per dettagli e la necessaria altra documentazione, ci si può rivolgere alla biglietteria di stazione.

Abbiamo cura della nostra salute:

— Il Servizio Sanitario effettua il CHECK-UP (visite di Medicina Preventiva) ai dipendenti dell'Azienda che ne facciano volontariamente richiesta.
Chiunque può prenotarsi per la visita presso il proprio Impianto. Per l'occasione il sottoposto al « Check-up » ha titolo all'assenza giustificata con la corresponsione delle competenze.
— Presso il Centro di Riabilitazione fisica « A. DI LULLO » di Roma Smistamento i dipendenti della Azienda già infortunati, inviati dagli Uffici Sanitari, vengono sottoposti a varie cure riabilitative.
Per prevenire eventuali disturbi da calore, tenuti presenti i buoni risultati dei decorsi anni, saranno distribuite, anche nella prossima stagione estiva, le polveri salino-vitaminiche ad alcune categorie di dipendenti (calderai, saldatori, fucinatori, fonditori, macchinisti TV, TE e delle automotrici termiche, operai armamento, cantonieri, manovratori, personale scambi a terra, piazzalisti, veicolisti, personale delle navi traghetto e personale di scorta ai treni).
Il preparato, la cui composizione, quanto a principi attivi, è la medesima di quella della passata stagione, dovrà essere preso nella dose giornaliera di due bustine per tutti i giorni lavorativi nei mesi di luglio e agosto. Al personale interessato saranno consegnati, in unica volta, due sacchetti di plastica per complessive cento bustine.
Per quei dipendenti che prestano servizio nell'Italia insulare, la somministrazione viene prolungata fino al quindici settembre e a loro verranno pertanto consegnati tre sacchetti per complessive centocinquanta bustine.
Ci ripromettiamo di tenere informati i nostri lettori di eventuali campagne profilattiche od altri interventi di interesse generale di iniziativa del Servizio Sanitario.

Un libro utile...

Il CAFI (Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano), continuando la meritoria iniziativa delle pubblicazioni di testi su materie amministrative concernenti l'Azienda FS, ha pubblicato il « Manuale » su « I costi e i prezzi nell'attività di trasporto » del Prof. Giovanni Di Miceli.
Il Prof. Di Miceli, preposto quale Capo Divisione del Servizio Ragioneria all'analisi e alla rilevazione dei costi, si è avvalso della lunga esperienza maturata sul piano interno e internazionale per presentare, in una visione organica e completa, gli aspetti teorici e pratici di questa interessante materia, sottolineandone scopi e importanza ai fini di una gestione efficace e moderna sia sul piano aziendale che a livelli macroeconomici.
Non poco spazio è dedicato dal Prof. Di Miceli ai principi teorici e alle evoluzioni più recenti di questa significativa branca della dottrina economica, per cui il « Manuale » presenta caratteri di completezza che lo rendono particolarmente utile, non solo a quanti si trovino nella necessità di approfondire le conoscenze in argomento (studio, concorsi), ma anche a tutti i funzionari FS che vi potranno trovare validi elementi di supporto alla loro attività quotidiana.
Il volume può essere richiesto effettuando un versamento di Lire 2.000 sul c/c n. 1/71938 intestato a: Amministrazione Ferroviaria - CAFI - Via Marsala n. 51 - ROMA.

FILATELIA

FILATELICI A QUOTA 1600

Il Circolo Filatelico Numismatico del Dopolavoro Ferroviario di Bologna propone d'indire un Seminario di studi sulla filatelia e numismatica che dovrebbe aver luogo nella settimana dal 6 al 13 settembre c.a. presso la Casa Alpina di quel Dopolavoro a Plan di Val Gardena.
Lo scopo principale dell'iniziativa è quello di riunire il maggior numero di appassionati della filatelia e numismatica sotto un unico tetto per un discreto periodo. Ciò darà modo ad ognuno degli intervenuti di acquisire nuove conoscenze (diremmo nuove amicizie), nuove cognizioni e gettare le basi per una maggiore collaborazione fra i vari Gruppi Filatelici d'Italia.
Partecipate numerosi a questo Seminario, intervenendo attivamente con proposte concrete e dettagliate sull'attività futura con particolare riferimento all'inserimento dei giovani nello studio della filatelia e numismatica, quale fonte inesauribile di cultura e soprattutto come fattore essenziale per una equilibrata formazione individuale e sociale.
Le prenotazioni scadono il 15 aprile. Per informazioni telefonate al collega Pezzetti Capo Gruppo del Circolo Filatelico e Numismatico di Bologna (tel. 3529).

ITALIA

L'Amministrazione delle Poste e delle Comunicazioni rende noto che il Consiglio dei Ministri, ad integrazione del programma di emissioni per il corrente anno, ha autorizzato — su proposta del Ministro P.T. Sen. Giulio Orlando, — nella riunione del 20 febbraio 1975, l'allestimento dei seguenti francobolli:
— celebrativi della XXI Sessione dell'Associazione Internazionale del Congresso delle Ferrovie (emissione che interessa direttamente noi filatelici ferrovieri);
— commemorativi del 450° anniversario della nascita di Giovanni Pierluigi da Palestrina;
— celebrativi del centenario dell'unificazione degli Archivi di Stato;
— celebrativi del centenario del notariato;
— celebrativi degli emigrati italiani nel mondo.
Nella medesima riunione, il Consiglio ha inoltre approvato il programma di emissioni per il 1976, autorizzando l'emissione dei seguenti francobolli:
— commemorativi del 150° anniversario della nascita di Silvestro Lega;
— commemorativi del 4° centenario della morte di Tiziano Vecellio;
— celebrativi del centenario dell'istituzione dell'Avvocatura dello Stato;
— commemorativi del 450° anniversario della morte di Vittore Carpaccio;
— commemorativi del 750° anniversario della morte di Francesco d'Assisi;
— celebrativi del 30° anniversario della proclamazione della Repubblica Italiana;
— celebrativi dell'Idea Europea;
— celebrativi della XVIII Giornata del Francobollo.

VATICANO (numismatica)

L'Ufficio numismatico del Governatorato della Città del Vaticano ha posto in vendita il 13 marzo la serie di monete celebrative dell'Anno Santo 1975 al prezzo di L. 6.000.
La serie si compone di otto valori aventi le seguenti caratteristiche artistiche:
— per le monete da L. 500, opera dello scultore Emilio Greco, nel diritto: lo stemma del Pontefice regnante; nel rovescio: l'abbraccio del padre con il figliol prodigo;
— per gli altri valori, opera dello scultore Guido Verovi, nel diritto: lo stemma del Pontefice Regnante; nel rovescio: il battesimo del genere umano (L. 100), la pace del Signore (L. 50), la fiducia dell'uomo nel Signore (L. 20), la riconciliazione tra Dio ed il genere umano (L. 10), la redenzione della donna di Betania (L. 5), la riconciliazione fra i fratelli (L. 2) e la fede nel Signore dell'uomo angustiato dal male (L. 1).

SAN MARINO

L'Ufficio Filatelico di Stato della Repubblica di San Marino ci ha trasmesso la fotocopia di un francobollo esibito a quell'Ufficio che, sottoposto a perizia, è stato dichiarato falso della sovrastampa. Si tratta del 100 lire su 50, arancio e vermiglio, filagrana tre penne, per pacchi postali.
Perché i colleghi stiano in guardia da eventuali incauti acquisti riproduciamo la fotocopia del francobollo.

Sebastiano DI MAURO

ANNO SANTO

In occasione della inaugurazione dell'Anno Santo le Poste Italiane hanno utilizzato quattro timbri speciali diversi per ciascuna delle quattro basiliche (San Pietro, San Giovanni, San Paolo e Santa Maria Maggiore). Pensiamo di fare cosa gradita ai colleghi riproducendo le quattro buste con i timbri in questione sulle quali è stato apposto anche il timbro dell'Ufficio Mobile del Vaticano.

NOTIZIE BNC

Tanti premi ma come si vincono?

Per questa domanda che moltissimi ci pongono non c'è una sola risposta. Vediamo intanto

I PREMI SCOLASTICI

A chi vanno? Ai bambini che hanno frequentato col migliore profitto la quarta elementare. Perché proprio a loro? Perché i ragazzi a nove anni non hanno più diritto al dono della Befana D.L.F. e così la Banca e il Giornale hanno pensato ad un premio diciamo di « consolazione » per loro. Certo devono essere stati diligenti, devono aver riportato una buona votazione, con una media superiore al sette. Per i documenti da inviare, vi ricorderemo noi quali sono alla fine dell'anno scolastico.
E vediamo ora

I PREMI VACANZE

Come si fa ad andare in vacanza con « Voci » e la « Banca »? E' presto detto. Premessa necessaria bisogna essere Soci della Banca e abbonati a Voci. In più bisogna aver preso qualche iniziativa in favore del Periodico Aziendale o della Banca. Per esempio aver presentato un certo numero di nuovi abbonati al giornale o un certo numero di nuovi Soci alla B.N.C.

In questo caso, la gradita iniziativa deve essere resa nota. A chi? Al Redattore Compartimentale di « Voci » (in ogni numero del giornale, nella rubrica Tuttarete è riportato il nome e l'indirizzo) o a un Fiduciario d'Impianto della Banca. A questo punto il gioco è fatto, ovverosia la vacanza è a portata di mano. Le segnalazioni vengono trasmesse a Roma e da qui si provvede a dare il « via » al premio.

Tuttavia non è questo il solo modo per vincere i premi vacanza. Possono esserci casi particolari che — sempre segnalati da nostri collaboratori in periferia — possono essere presi nella dovuta considerazione...

Infine c'è la buona sorte: un certo numero di premi vacanze vanno a coloro che nei prossimi numeri di aprile-maggio-giugno di « Voci » troveranno, come lo scorso anno, una immagine aggiunta di « Zio Frescura », una sorta di medaglione di cartone che vale appunto una vacanza.

E qui facciamo punto: nel prossimo numero riprenderemo il discorso sugli altri premi.

La B. N. C., sempre più la Banca di casa vostra

400 MILIONI PER I SOCI

IL CONSIGLIO di Amministrazione della B.N.C. all'atto dell'approvazione del Bilancio 1974 ha assegnato la somma di 400 milioni (contro i 136 milioni dell'anno precedente) per iniziative varie a favore dei ferrovieri iscritti alla Banca, cioè in possesso di quote sociali.

E' previsto, inoltre, come sempre, il pagamento a parte del dividendo sulle stesse quote sociali.

E' stato altresì stabilito che anche alla fine del 1975 tutti i Soci riceveranno, oltre l'interesse annuale, un premio pari al 3% dell'importo delle quote possedute.

Una volta di più si riconferma così l'importanza di essere Soci: con le quote sociali della Banca di casa vostra assicurate l'impiego più sicuro e redditizio dei vostri risparmi.

ASSICURAZIONE VITA

NEL CORSO dell'anno 1974 la Banca ha liquidato a ferrovieri — per contratti di assicurazione sulla vita — la somma di un miliardo e 118 milioni. Nel contempo è stata accantonata, per pagamenti da effettuare, la somma di 14 miliardi e 720 milioni.

Ricordiamo qui l'importanza dell'assicurazione sulla vita (in particolare nella forma mista con raddoppio del capitale assicurato in caso di infortunio) nei primi anni di impiego, allorché l'assicurazione sociale non copre ancora interamente.

ASSICURAZIONE AUTO

NEL CORSO del 1974, la Banca ha pagato a terzi per polizze RCA stipulate in massima parte da ferrovieri la somma di L. 881 milioni ed ha accantonato per effettuare altri pagamenti su sinistri sino allora avvenuti Lire 1.826 milioni.

Sempre nel corso del 1974, la Banca ha pagato a ferrovieri per effetto di garanzie complementari a quella RC (furto, incendio, infortunio) la somma di L. 53 milioni e si apprestava a pagare la somma di L. 71 milioni.

* * *

VOGLIAMO qui sottolineare nella maniera più amichevole la necessità di essere assicurati con un Ente di sicuro affidamento. E alla prova dei fatti, la vostra Banca è sempre pronta a manifestare la sua sollecitudine e la sua fiducia nei vostri confronti.

ASSICURARSI BNC SIGNIFICA ASSICURARSI IN FAMIGLIA

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

"UN TRENINO D'ALTRI TEMPI"

Gli « Amici della Ferrovia — Italia — », numeroso gruppo di appassionati dell'antiquariato ferroviario, avevano programmato per il 22 settembre 1974 un « viaggio col vapore: Merano-Malles Venosta-Merano ». Un hobby: viaggiare attraverso suggestivi paesaggi con un treno trainato da locomotive su vecchi vagoni disponibili nel parco ferroviario o a riposo nei depositi, in una giornata di lieta distensione con le loro famiglie. C'è chi colleziona francobolli ,monete o scatole di fiammiferi; agli « amici della ferrovia » per essere precisi basta fissare immagini di vecchie vaporiere sotto pressione, ascoltare tecnici e operatori ferroviari che raccontano le loro esperienze. Sanno tutto sulla ferrovia: mezzi, prestazioni, potenzialità, qualità meccaniche, velocità, percorrenze, vie brevi e lunghe, coincidenze, comporti, numeri dei treni, tecnica oraria, ecc. Ma il Presidente dell'Associazione, Sig. Dino Ponchielli da Brescia e il simpatico animatore della manifestazione, Sig. Carlo Maria Fagioli (« Pasta e Fasoi » chiamato in termini bonari e veneti dagli amici locali) Delegato per Roma, non si aspettava che la loro giornata si trasformasse in un avvenimento turistico propagandato ampiamente dalla Stampa, dalla RAI e dalla TV. Il successo li ha commossi nel vedere circa 600 persone provenienti anche dall'estero, prendere posto sul treno 3500 che l'amico Maran dell'Ufficio Movimento aveva così accuratamente preparato. Alle ore 7,40 precise la paletta del Capo Stazione di Merano, Sig. Renzo de Boni, si è alzata: prolungati fischi delle due locomotive (gr. 740 - 741), sbuffi di fumo, applausi dei convenuti in stazione per l'avvenimento, sventolio dei fazzoletti dei gitanti e via, via... ciuf... ciuf... in Val Venosta... « ampia, lunghissima, tutta verde di boschi, praterie e frutteti... » Marlengo, Tel, Plaus, Naturno, Senales, Silandro, Spondigna, Prato, Malles Venosta. Fermate di pochi minuti: tanto calore umano delle popolazioni e dimostrazioni di simpatia da parte delle autorità locali. A Laces il nostro trenino si è fermato circa un'ora.

Qui, come il giorno dell'inaugurazione di quella via ferrata, 1° luglio 1906, presente il principe Eugenio d'Austria, si è svolta la parte centrale e ufficiale della manifestazione. Il Sindaco ha porto il saluto alle autorità presenti e ai convenuti dopo la esibizione di un maestoso complesso bandistico in costume tradizionale. Poi il dr. Erich Müller, Fresidente della Comunità della Val Venosta, con l'abituale franchezza degli uomini semplici, pur esordendo con le parole « Festeggiare un incontro è sempre gioioso... » ha messo in luce le primarie necessità delle relazioni ferroviarie nella valle e le carenze che ostacolano in modo evidente il progredire delle attività industriali e turistiche. « L'ambiente naturale ancora genuino e incorrotto per le forme caratteristiche dell'insediamento umano » della Val Venosta non conosce, per fortuna, ancora i problemi dello inquinamento, non vuole autostrade, disdegna le grandi arterie stradali, ma pretende una certezza: che la sua ferrovia non debba morire! Essa è rimasta quasi allo stato del 1906. Le automotrici circolanti sembrano quelle che hanno svolto un pregevole servizio coloniale. Viaggiano a 25-30 Km/h traballanti e scomode. E' ora quindi, ha proseguito il dr. Müller, che i reggitori della cosa pubblica, non ignorino più i problemi della valle dell'Adige fanciullo, già tanto sfruttato con i bacini idroelettrici, ma in una programmata visione europeistica si rendano consapevoli che il riattamento della ferrovia Merano-Malles resta ancora l'unico mezzo di collegamento fra Nord e Sud della Regione. Infatti, a distanza di tanti anni, la progettazione della Malles-Resia-Landeck è ancora valida. Ma prima bisogna migliorare la sede, l'armamento, i passaggi a livello. Il Direttore Compartimentale, ing. Salvatore Puccio, ha risposto alle esortazioni che da più parti gli sono pervenute promettendo il suo personale interessamento per la soluzione dei problemi di questa tratta ferroviaria che stava correndo il rischio di essere considerata un « ramo secco ».

Sempre a Laces è stata festeggiata dalla Signora Mytzi che gestisce il buffet della stazione da 40 anni e che, nei momenti difficili della guerra e dell'immediato dopoguerra, ha sempre generosamente assistito i ferrovieri. « Una mamma... mia mamma... » ripeteva commosso il « patron » tecnico della corsa speciale, Arturo Strappazon, meglio conosciuto come « l'Orso della Pusteria » perché è il Dirigente del Deposito Locomotive di Fortezza. Le lacrime gli avevano tolto la parola quando ha offerto alla Signora Mytzi, per conto dei Macchinisti, un grosso mazzo di rose: i fiori della riconoscenza. A questi si sono aggiunti quelli preparati dal Dopolavoro di Merano a nome di tutti i ferrovieri insieme ad una targa-ricordo e all'affettuoso abbraccio del Presidente, il Macchinista Alfredo Chiti. Il Direttore Compartimentale, dal canto suo ha donato alla « mamma dei ferrovieri » un modellino della « Tartaruga ». Dopo il ricevimento offerto dall'Amministrazione comunale di Laces, il treno è ripartito per la sua destinazione. Le locomotive hanno fatto il loro dovere; è stato anche recuperato un po' di ritardo accumulato per l'eccezionalità del viaggio nonostante che in macchina fosse aleggiata una certa preoccupazione. Infatti una locomotiva « non tirava bene! ». La solerzia e prontezza degli uomini del vapore hanno subito rimediato e nessuno se n'è accorto. Lo avevamo intuito soltanto nel cipiglio dell'ing. Quirido Castellani, Capo Ufficio Trazione, sicuro peraltro delle prodezze dei suoi « musi neri ».

Verso mezzogiorno il convoglio, accolto dal Sindaco e dai Consiglieri comunali, dalle autorità locali e dalla festosa popolazione è giunto a Malles Venosta. Circa tre ore di sosta per il relax d'obbligo in questa ridente cittadina e poi il puntuale ritorno a Merano. Nella città per l'occasione era stata allestita una mostra-novità: dieci locomotive, vecchie glorie a riposo, tirate a lucido in una maestosa bellezza come ai vecchi tempi, dai volonterosi uomini del Deposito. Pezzi da collezionisti che hanno fatto la gioia degli appassionati. Potevano essere ammirate: la prestigiosa Tender M.M.O n. 22 costruita in Belgio nel 1896, a vapore surriscaldato; la 477 - 011 a vapore saturo a doppia espansione costruita in Cecoslovacchia nel 1904; la 910.001 Officine Ansaldo 1905; la 830.035 Breda 1906; la 800.008 Monaco 1907; la 680.037 Breda 1907; la 905.032 Breda 1910; la 290.219 Off. Napoli 1912; la 980.002 del 1908 e R 302.23 del 1922. Tre giorni questo « museo » è stato a disposizione del pubblico per fotografie e riprese cinematografiche. I bambini hanno fatto la loro conoscenza toccando bullone per bullone; i « tifosi » hanno fatto la fortuna dei negozi di rollini fotografici. I visitatori avevano a disposizione dei fogli illustrativi predisposti dall'Ufficio Trazione sulle caratteristiche tecniche di ogni locomotiva. Nelle immediate adiacenze era stata allestita a cura del Dopolavoro Ferroviario una apprezzata esposizione di quadri dei colleghi pittori. In un angolo della sala faceva spicco un perfetto modello funzionante della gloriosa « 691 » costruita artigianalmente dallo scomparso macchinista Euseo Colla del Deposito di Bolzano. Comincia a scendere la sera. La festa è finita! Resterà nel ricordo degli « amici della ferrovia » una giornata indimenticabile. Ponchielli e Fagioli penseranno già ad altre escursioni. Le popolazioni della Val Venosta così ospitali, così cordiali, così sensibili, attenderanno con fiduciosa speranza la risoluzione dei loro problemi e noi facciamo voti affinché il dr. Müller che le rappresenta, non resti deluso. Alla cara e buona Signora Mytzi la nostra affettuosa simpatia con l'augurio di lunga vita fra gli amici ferrovieri.

Fulvio Duzzi

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Fiori d'arancio** per Giovanna, figlia diletta del C.S. Superiore Domenico Ferretti della stazione di S. Benedetto del Tronto, che il 1-3-75 si è unita in matrimonio con il Sig. Andrea Fontanella, funzionario del Ministero del Tesoro a Roma e dirigente Centro Sportivi Atleti. Invitato d'eccezione alla cerimonia Klaus Di Biasi, campione mondiale tuffi. Ai gentili sposi auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express.** La casa di Luciano Marinelli, manovale impianti elettrici, Zona 223, di S. Benedetto del Tronto, è stata allietata dalla nascita del primogenito, Alessio. Felicitazioni e auguri.

● **Filatelia.** Si è concluso il concorso filatelico e non essendo stato raggiunto il limite minimo di componimenti (ne sono pervenuti solamente 3) il concorso stesso è stato annullato. Per incoraggiare e non deludere coloro (Laura Mordenti di L'Aquila, Giorgio Giorgetti e Roberto Calderigi di Ancona) che con vera passione si sono cimentati il gruppo filatelico D.L.F. di Ancona ha stabilito di assegnare loro del materiale filatelico gentilmente offerto dalle Ditta Bolaffi di Torino, Marini di Genova e Magi di Ancona.

● **Si è tenuta** presso l'aula professionale del Deposito Locomotive di Ancona la consueta assemblea trimestrale dei rappresentanti dei gruppi filatelici D.L.F.

Dalla relazione è emerso chiaramente che i gruppi sono in continua crescita. Infatti recentemente se ne sono formati a: Merano, Trento, Parma, Potenza, Voghera, L'Aquila, Rimini, Verona, Napoli, Modane. Inoltre grazie alla perfetta e laboriosa organizzazione che stanno mettendo in atto i delegati di alcuni gruppi, si è riuscito anche ad organizzare attraverso la collaborazione di alcuni gruppi vicini alla frontiera, un servizio novità per Austria, Germania, Svizzera, Liechtenstein e Francia.

Ci sono anche ottimi sconti su materiale filatelico Marini offerti dal gruppo di Fortezza; insomma si sta istaurando quello spirito di collaborazione fra di noi che è appunto la meta stabilita.

Si invitano pertanto tutti i ferrovieri filatelici ad aderire ai gruppi esistenti oppure cercare di formarne altri dove non ne esistono.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Solidarietà.** Il C. Tec. Sup. Antonio Dammacco del D.L. Taranto, il Manovale Nicola Gioia del D.L. Foggia e l'Appl. Francesco Grippi dell'Ufficio Trazione, hanno donato una unità del proprio sangue.

● **Continua** l'apprezzata azione dell'Associazione di solidarietà tra Ferrovieri che ha sede presso la stazione di Gioia del Colle, la quale interviene nei casi gravi a far sentire tangibilmente il senso di fraternità esistente tra i ferrovieri.

● **Artisti** alla ribalta. Hanno esposto con successo di critica: a Bologna Nicola De Benedictis ed a Bari Giuseppe Sforza.

● **Ha coronato** il suo sogno di amore l'Assistente Rita M. Valente di Potenza Inferiore col sig. Domenico Summa: auguri.

● **E' cresciuta** la famiglia al Capo P.V. Sup. geom. Remo Limongelli di Lecce per l'arrivo di Anna Maria; al C.S. Sup. Vincenzo Chiera, Titolare di Potenza Inferiore, per l'arrivo di Gianluigi Auguri.

● **Sono andati** in pensione: il C.S. Sovrintendente cav. Alberto Aisa, Titolare di Bari Centrale, salutato dal Direttore Compartimentale, Capi Ufficio, colleghi e dipendenti; il Deviatore Capo di Potenza Inferiore Donato Nolè, salutato dal Titolare, amici e colleghi. Auguri a tutti di serena pensione.

● **La nostra** solidarietà ai fratelli Michele e Mauro Piccolo, rispettivamente Operaio qualificato e Assistente Viaggiante, per la perdita del padre.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Lauree.** Sono suonati i 50, ma non è certo suonato chi li porta, Vincenzo Nardi, Rev. Sup. (Comm.le), il quale, laureatosi una prima volta in geologia, si è poi laureato anche in chimica farmaceutica; ma non è finita qui: ora ha già superato la metà degli esami per la terza laurea, quella in ingegneria. E tutto ciò senza trascurare i doveri d'ufficio, quelli familiari, nonché quelli di pubblico amministratore. Non ci sono commenti per tale mente e per tanta operosità e costanza; in più delle felicitazioni e degli auguri di rito, esprimiamo la curiosità di conoscere il nome della prossima facoltà, tanto quello chi lo ferma più.

Pietro Panni, C.G. Sup. (Comm. le), si è laureato in lingua e letteratura tedesca con 110 e lode. Costanza Mantellini, figlia di Carlo, C.T. Sup. linea (21° Tr. Cesena), si è laureata in filosofia, pure con 110 e lode. Ai due neo-dottori, complimenti ed auguri; felicitazioni anche alle loro famiglie.

● **Commiati.** Abbiamo citato altre volte Guido Pelliccioni, Capo Rep.to Controlleria, ed ora ci tocca riparlarne per salutarlo affettuosamente, dal momento che è andato a riposo, dopo un molto onorevole servizio sui treni, cui ha saputo aggiungere capacità di guida e di insegnamento altamente qualificate ed unanimemente ben accette. Il cordiale rinfresco in ufficio, con le torte ed i dolcetti amorevolmente preparati dalla premurosa signora Emilia, ed il pranzo ufficiale con più di 100 convitati, la medaglia d'oro e tante professioni — anche in versi — di stima, di gratitudine, di amicizia, sono pallide testimonianze del corale e struggente «ciao» ad un ferroviere che ha veramente saputo accordare il ruolo fiscale, proprio della sua qualifica, col più alto rispetto per la dignità umana altrui, sia quella del più difficile viaggiatore che quella del più acerbo collaboratore. Bravo Pelliccioni.

● **La stazione** di Castelfranco Emilia non è tanto grande, eppure ha un folto gruppo di donatori di sangue. In attesa di conoscere i nominativi premiandi per le donazioni del '74, troviamo bello segnalare quelli premiati per il '73. Medaglia d'argento (20 donazioni): Mario Bruzzi; Diploma di benemerenza (7 donazioni): Gino Annovi, Fulvio Bertarini, Abele Campadelli, Mauro Cappelletti, Rodolfo Dozza, Giovanni Galli, Franco Marlettini, Renato Milanesi e Renzo Natalini. Attendiamo gli elenchi dagli altri Impianti del Compartimento.

● **Il rag. Gino Frisoni** (Mov.), che avevamo salutato sul n. 12/74, al momento del suo collocamento a riposo, ci è venuto a ringraziare; ora è tutto contento per essere stato nel frattempo insignito dell'onorificenza di Cavaliere Ufficiale. Quando lo incontrate, chiamatelo Commendatore, perché così si dice al Cav. Uff. ed anche perché, beato lui, egli crede ancora in questi valori. Ad ogni modo, complimenti ed auguri.

● Non c'è soltanto l'orchestra Casadei a divulgare la popolaresca musica leggera romagnola: l'Adriatico è pieno di canzoni romagnole — a prima vista piuttosto simili fra loro, eppure gradevoli e piene di sonorità — tanto che Radio Capodistria ce ne rinvia abbondanti porzioni nei suoi programmi quotidiani. Fra i parolieri di alcune di esse c'è Alvaro Donati di Faenza, CPV sovr. a riposo; canoro esecutore dei suoi parti è un altro ferroviere, il Cond. Vittorio Palli (DPV Faenza). «Lo faccio non per scopi commerciali, ma per pura vocazione», ci ha assicurato Donati: ci complimentiamo con lui ed anche con Palli per questa attività che ha il pregio di far passare più serene le nostre ore.

Esperantisti sulla neve

ALL'INSEGNA di goliardica allegria, si è tenuta — questa volta in Italia e precisamente a Plan di Val Gardena — la 16ª settimana sciistica internazionale dei ferrovieri esperantisti, che ogni anno li vede radunati in località di nazioni diverse.

Hanno partecipato alla settimana sciistica, 60 Esperantisti di sei Paesi: Italia, Francia, Repubblica Federale Tedesca, Austria, Belgio e Danimarca.

La confortevole Casa Alpina del nostro Dopolavoro Ferroviario di Bologna, di nuova costruzione, ha costituito insieme al magnifico scenario delle Alpi, l'« habitat » per una settimana di vita sportiva ed amichevole.

Sotto la cortese guida di Johano MEVEL, esperantista francese, sono state impartite le prime lezioni di sci; le frequenti cadute erano accompagnate da commenti in esperanto che suscitavano l'interesse e la curiosità di quanti si trovavano sulle piste.

Un modo anche questo di far proseliti: infatti sono stati in molti a chiedere notizie sull'attività e sulla lingua degli esperantisti.

Come sempre, sono state distribuite numerose coppe e doni sia ai vincitori della gara sciistica sia ai vincitori del concorso in letteratura esperantista.

Non sono mancate le serate ricreative (proiezione di diapositive, rappresentazioni di films su Congressi Esperantisti, giochi, balletto folkloristico).

Quale sede del raduno per il 1976 è stata designata la Cecoslovacchia.

Osvaldo LONGOBARDI

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Murenu Carmine,** Manovale della Stazione di Cagliari ha ricevuto di recente un encomio dal Direttore Generale perché durante il proprio servizio del giorno 18 dicembre '73, accortosi che una donna non aveva sentito delle grida di avvertimento per il pericolo che correva all'arrivo di un treno mentre attraversava il binario di circolazione, si lanciava prontamente in aiuto della stessa e con grave rischio per la propria incolumità riusciva a trarla in salvo. Anche il f.f. Aiuto Macchinista Fedele Barranca del Deposito Locomotive di Sassari ha ricevuto un elogio dal Direttore Generale per aver consegnato al legittimo proprietario un portafogli contenente la somma di L. 100.000, tramite la Segreteria della Stazione di Sassari. Al compiacimento del Direttore Compartimentale aggiungiamo quello di « Voci ».

● **E' deceduta** a Cagliari Domenica Piu, moglie di Giovanni Pintus, già Infermiere Capo presso l'Ispettorato Sanitario. Condoglianze.

● **Finito** di stampare nei giorni dell'ottobre scorso dalla benemerita Graficon, con le cure dell'Editore Gabrieli di Roma ha visto la luce un libro di liriche scritte dal caro amico Antonio Lindiri, già Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria. Rallegramenti ed auguri.

● **E' nata** Francesca Madau, figlia dell'Applicato Anna Ungari e nipotina di Anselmo, già Macchinista di 1ª classe del Deposito Locomotive di Cagliari. Auguroni d'ogni bene alla bimba ed ai suoi familiari!

FIRENZE
Serv. Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Culle.** E' nata Barbara Caldini, figlia della collega Paola dell'Ufficio 1°. Rallegramenti ai felici genitori e auguri a Barbara.

Al collega Antonio Calonaci è nata Ilaria. Auguri vivissimi alla piccola ed un compiacimento ai genitori.

● **Enzo Perrone e Sandra Casavecchi** hanno coronato il loro sogno d'amore, iniziato nei corridoi dell'Ufficio 7°. La cerimonia di nozze è stata celebrata nella caratteristica chiesa di S. Giovanni Battista a Remole in località Le Sieci, nei pressi di Firenze, presenti i parenti ed un ristretto numero di amici. Auguri vivissimi alla felice coppia di colleghi

che ha trascorso una lunga luna di miele fra la Svizzera e la Francia.

● **Il collega Mario Girelli** è un pittore che già annovera a suo attivo numerosi riconoscimenti degni di seria considerazione. Recentemente il Girelli ha ricevuto dalle autorità cittadine di Firenze una medaglia d'oro e un diploma quale premio per la prospettiva nella 4ª edizione della Mostra internazionale « Via de' Serragli », organizzata dal Comitato per la valorizzazione e la rinascita d'oltr'Arno. Un diploma d'onore è stato inoltre assegnato al Girelli per tre tele presentate al 3° premio di pittura internazionale « Mugello arte ». Rallegramenti ed auguri per sempre nuovi successi.

● **Commiati.** Il cavalier Francesco Querzola Capo Deposito Sovrintendente ci ha salutato: lascia il servizio per raggiunti limiti di età. Una feconda vita ferroviaria trascorsa nelle varie città d'Italia ed infine a Firenze dal 1935. Fu istruttore per i primi TEE-diesel e assiduo collaboratore a « La Tecnica Professionale ».

L'altro cavaliere, Capo Deposito Sovrintendente, che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età è Dino Angelelli. Anche lui istruttore per le locomotive E. 444 ed appassionato collaboratore a « La Tecnica Professionale ».

« Voci » augura ad ambedue un meritato riposo.

● **Onorificenze.** Con recente decreto del Presidente della Repubblica, sono stati insigniti dell'ordine di cavaliere i colleghi: Rolando Boni, Segretario Tecnico Superiore di 1ª cl.; geometra Giorgio Maggi, Segretario Tecnico Superiore di 1ª cl.; ingegner Marcello Mattucci, Primo Dirigente; ingegner Ennio Ritossa, Ispettore Capo r.e.; perito industr. Ugo Vieri, Segretario Tecnico Superiore. Rallegramenti vivissimi.

● **Lutti.** Si è spento a Firenze, l'ingegnere Lino Gambacciani, Dirigente Superiore e Capo dell'Ufficio O.M. del Servizio Materiale e Trazione. Era ancora giovane l'ingegner Gambacciani e soprattutto animato da un'immensa vitalità. Noi del Servizio Materiale e Trazione lo ricordiamo con simpatia per le sue doti di profonda umanità e di instancabile operosità, sia nel campo tecnico come in quello sindacale, dove ricopriva la carica di vice segretario nazionale del Sindifer. Alla moglie, signora Egizia ed ai figli, le nostre profonde condoglianze.

Porgiamo le nostre condoglianze anche alla famiglia del collega Nicola Massa, Segretario Superiore presso l'Ufficio 2°, recentemente scomparso a Firenze.

Affettuose condoglianze: al Segretario Andrea Palchetti per la scomparsa del padre; al Segretario Tecnico Franco Antonelli, per la perdita del padre; al perito industr. Domenico Barontini, per la scomparsa del padre; al geometra Franco Lenzi, per la perdita della madre.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Sono** pervenute al Seg. Sup. Luigi Bianco dell'Ufficio Ragioneria le insegne di Cavaliere della Repubblica. L'onorificenza è stata concessa anche al Capo Gest. Sovr.te di Genova Brignole Ferdinando Briata. Ai validissimi colleghi un amichevole evviva unito ai più cordiali auguri.

Gli amici dell'Ufficio Materiale e Trazione, manifestano il loro compiacimento a Paolo Amadei - Segret. Tec. Sup. — per aver conseguito la laurea in Economia e Commercio discutendo la tesi « La politica di committenze delle F.S. in Italia », relatore il Prof. Sergio Vaccà. All'amico neo Dottore Paolo Amadei giungano le nostre più fervide e sincere congratulazioni.

● **La cicogna** è giunta a rallegrare la casa del Capo Gestione Roberto Zanini di Genova Marittima portando Marina, primogenita. Al collega Zanini ed alla sua gentilissima signora Rosanna le più calde felicitazioni. A Roberto della Vedova, Capo Gestione, collega di lavoro di Zanini e più volte in cronaca per le belle affermazioni in vari concorsi di poesia dialettale ed in lingua, dobbiamo delle scuse perché è rimasto nella penna l'annunzio di Sonia arrivata a rallegrare la sorellina Gloria, primogenita del della Vedova. « A figgia dô poeta » un grosso bacio e tantissimi auguri.

● **Fiori d'arancio.** Due matrimoni tra il personale della Squadra Rialzo di Ventimiglia. Si sono sposati l'Op. Q.to Dino Ferrua ed il Ver. Pasquale Petrillo.A loro e alle gentili spose i nostri migliori auguri. Festa « grosso » in casa del C.S. Sup. di Genova Ble Giovanni Casadio: i genitori Giovanni ed Annina, che hanno celebrato le nozze d'oro. Si unisce alla gioia del collega la redazione di « Voci ».

● **I lutti.** E' mancato alla veneranda età di 95 anni l'Ispet. P.le in pensione Cav. Uff. Ernesto Colli. Per lunghi anni presso l'allora Divisione Movimento ha lasciato un affettuoso ricordo ancora vivo nel tempo lontano dal nostro arrivo agli uffici. Un caldo pensiero di cordoglio alla sorella gent.ma Sig.na Rosina, accompagnato dalle più vive condoglianze di tutto il personale ferroviario del compartimento di enova.

In un incidente stradale hanno perso la vita la Signora Ivana, moglie dell'A.M. Marco Ferrero del D.L. di Savona e la mamma di lei Sig.ra Olinda Cotta. Siamo tutti fraternamente vicini al collega così duramente colpito. Condoglianze all'Op. Spec. Bruno Sibono ed al Manov. Guido Scarpitta della Sq. Rialzo di Ventimiglia che hanno perso l'affetto del caro padre ad all'A.M. Antonio Pisano della Rimessa Locomotive di Ventimiglia al quale è pure mancato l'amato genitore.

● **Un caloroso** saluto ai neo pensionati Appl. Arturo Rosa dell'Uff. Personale Compartimentale, C. Tr. Emilio Leoncini del DPV di Genova Sampierdarena, Op. Ar. Umberto Vivaldo, C.S. Sup. Umberto Cattoni di Genova Marittima, Macch. Santo Ferro del D.L. Savona, Ass. Capo Giobatta Gagero staz. di Savona Mare, Dev. Antonio Arnaldi di S. Stefano Riva L., Macch. Giovanni Calvini del D.L. di Savona, C.S. Sup. Pierino Milanese di Genova Marittima, Capo Gest. Sup. Francesco Cipri di Genova Br., Macch. Emilio Bonafini del D.L. di Rivarolo e A.M. Carmelo Monaco del D.L. di Genova Brignole.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Commiati.** L'Ufficio Lavori ha salutato il pensionamento del Segretario tecnico superiore Luigi Gorla, al quale è stato donato un pregiato dono ricordo.

I donatori di sangue ed il Consiglio direttivo del Gruppo AVIS compartimentale esprimono voti di buona quiescenza al collega Giuseppe Gemma, dell'Ufficio IE, pure collocato a riposo. Ad entrambi i pensionati ed a coloro che in questi giorni lasciano l'Azienda la nostra cordialità.

● **Marcia nuziale** - Per la gentile signorina Maria Labate e per il Segretario Geom. Giuseppe Pignata, dell'Ufficio Lavori. Felicitazioni.

● **I lutti** - La nostra solidarietà alle famiglie dei colleghi recentemente deceduti: Gaetano Conte, Assistente stazione a Chiasso; Edoardo Cancelmo, Capo stazione superiore a Baveno; Valentino Zangarini, Operaio spec. alla Sq. Rialzo Milano S.to; Bruno Maestri, Capo Deposito superiore al Deposito Locomotive di Lecco; Antonio Gardinazzi, Macchinista al Deposito Locomotive di Milano S.to.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
Tel. 4151

● **Cicogna Express:** E' nata Marina, prima nipotina del nostro carissimo amico Prosdocimo Caregnato, Capo della Segreteria Particolare del D.C. Al nonno felice, ai genitori ed alla piccola Marina i più fervidi voti augurali da parte di « Voci ».

Felicitazioni vivissime giungano al Conduttore Alfredo Cautila, del Dep. P.V. di Napoli C.le, e alla sua gentile consorte, signora Giovanna Aprile, per la nascita della secondogenita Flavia. Il Capo Treno Gennaro Cortellessa, del D.P.V. di Isernia, ed il C.S. Sup. Francesco Cunto, della Stazione di Tora P., sono stati allietati dalla nascita della nipotina Valentina, figlia del Capo Treno Nicola Cunto, del D.P.V. di Bocgna S. Donato, e della signora Marisa Cortellessa. Rallegramenti ed auguri.

● **Marcia nuziale:** Per l'Assistente Capo di Stazione Angelo Izzo che si è sposato con la signorina Palma Naoya. Alla gentile coppia, auguri di felice radioso avvenire.

● **Onorificenza:** L'App. Capo Giuseppe De Tito, dell'Ufficio Movimento, è stato di recente insignito dell'ambita onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica. Al neo cavaliere i più vivi rallegramenti per la meritata distinzione.

● **Lauree:** La gentile signorina Francesca Ecuba, figlia diletta del nostro carissimo collega Luigi, Segr. Tec. Sup. dell'Ufficio Lavori, si è laureata in legge con il massimo dei voti, la lode e plauso dell'intera Commissione, discutendo la tesi: « Il Diritto al servizio dell'imputato nel processo penale ». Relatore il chiarissimo prof. Carulli. Alla neo avvocatessa felicitazioni vivissime ed auguri.

Si è laureato in Ingegneria chimica con 110 e lode il giovane Renato D'Antonio, figlio del Segr. Sup. 1ª cl. cav. Vittorio, discutendo una tesi sul comportamento della fase particellare di un letto fluidizzato.

Relatore il Presidente della facoltà, prof. Deopoldo Mascimilla.

Al giovanissimo ingegnere, complimenti vivissimi ed auguri di sempre maggiori affermazioni.

● **Hanno lasciato il servizio:** Nel corso di una simpatica cerimonia svoltasi nella scuola professionale del D. Loc. di Napoli Smistamento con la artecipazione del Direttore Comp.le, ing. Luigi Frunzio, del Capo dell'Ufficio Lavori, ing. Esposito, di dirigenti e di molti ferrovieri, è stato salutato l'ottimo amico Comm. Antonio Ferrara, Capo Tec. Sup. della linea e dirigente il 6° Tr. Lav., che dopo quaranta anni lascia il servizio attivo. Dopo il saluto del Direttore Comp.le, del Capo dell'Ufficio Lavori e del rappresentante del personale, al festeggiato sono stati offerti bellissimi doni.

Agli auguri dei tanti amici « Voci » si associa auspicando una lunga felice quiescenza.

● **I nostri lutti:** E' deceduto di recente il dott. Domenico Tammaro, Consigliere presso la Corte d'Appello di Napoli, padre dell'Isp. P.le ing. Michele, dell'Ufficio Lavori di Napoli.

« Voci » si associa con commozione al dolore della famiglia,

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

alla quale porge i sensi del più profondo cordoglio.

● **E' stata** organizzata dal DLF di Caserta una mostra di pittura delle opere del C.S. Sup. Natalino Testa, del Conduttore Mimmo Santacroce e del Rev. Sup. Alberto De Vico. Una gran folla ha ammirato le opere dei tre pittori, i quali hanno rivelato doti al di là del semplice impegno dilettantistico.

In particolare Natalino Testa si è segnalato per la precisione e la nitidezza del disegno, per la capacità di cogliere gli aspetti della realtà, delle figure e dei paesaggi con consumata tecnica con limpida espressione di sentimenti.

Altrettanto ammirata la tecnica espressiva nelle figure e nei paesaggi di Mimmo Santacroce e di Alberto De Vico.

Ai tre pittori « Voci della Rotaia » augura sempre maggiori affermazioni.

L'ESTREMO SALUTO ALL'ASSISTENTE di STAZIONE PASQUALE CENNAMO

A Volla, piccolo Comune Agricolo alla periferia di Napoli, il pomeriggio del 27 Febbraio, si sono svolti i funerali del giovanissimo ferroviere Pasquale Cennamo, barbaramente ucciso la mattina del 24 nel drammatico sanguinoso tentativo di rapina alla Stazione di Milano Sm/to.

La vita della piccola cittadina si è quasi fermata per l'intera giornata. Una gran folla di popolo si è riversata in piazza, commossa e muta per il dolore e lo sdegno, per rendere l'estremo saluto al giovane e sventurato concittadino.

La salma, portata a spalla dai parenti, amici e ferrovieri in divisa, seguita dai familiari, autorità, compagni di lavoro venuti appositamente da Milano, ha attraversato le principali strade cittadine fra due fitte ali di popolo per raggiungere l'ultima dimora.

Numerose le personalità convenute, fra le quali: il presidente della Regione Campania, Prof. Cascetta, il Colonnello dei Carabinieri Viti, il Sindaco, Dott. Crinisio. La nostra Azienda era rappresentata dal Direttore Comp.le, Ing. Luigi Frunzio, dai Capi degli Uffici e da un folto numero di ferrovieri ed esponenti sindacali.

« Voci » si associa al grande dolore della famiglia Cennamo e porge, in particolare ai genitori ed alla desolata vedova, le più vive e sincere condoglianze.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Con l'intervento** dell'on. Giuseppe Sinesio, Sottosegretario di Stato ai Trasporti, è stata inaugurata la nuova sede della Sezione Sanitaria di Catania, sita in Via Messina 173.

Ha fatto gli onori di casa il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, il quale, alla presenza di numerosi Funzionari, sia della Sede centrale che del Compartimento, ha illustrato in dettaglio la nuova opera che conta attrezzati gabinetti di psicologia, radiologia, cardiologia, otorinolaringoiatria, nonché di due sale visita.

Hanno preso poi la parola il prof. Mario Monti, Direttore del Servizio Sanitario, il dott. Raffaele De Cristofaro, Capo della Sezione Sanitaria di Catania e, infine, l'on. Sinesio.

Fra i numerosi presenti l'ingegner Antonio Piciocchi, Direttore del Servizio Movimento, l'ingegner Luigi Misiti, Direttore del Servizio Lavori e Costruzioni, il dott. Vincenzo Giovinazzo, del Servizio Sanitario e tutti i Capi degli Uffici Compartimentali.

● **Attività del DLF** - A cura della Sezione culturale del Dopolavoro Ferroviario di Palermo sono stati organizzati nei locali del Sodalizio alcuni concerti per canto e pianoforte con la partecipazione di valenti ed affermati artisti del locale Ente Autonomo Teatro Massimo.

Sono state eseguite musiche di Vivaldi, Mozart, Donizzetti, Cimarosa, Rossini e Puccini.

I concerti hanno riscosso vivi consensi da parte dei numerosi intervenuti, fra i quali anche il Direttore Compartimentale ingegner Armando Colombo.

Un plauso meritano il cav. Giuseppe Palazzolo, Presidente del DLF di Palermo, ed il dott. Giuseppe Peritore, Rettore alla cultura, per la perfetta organizzazione della manifestazione.

In memoria del compianto Segretario Superiore Giacomo Agnello, Delegato Compartimentale del DLF allo sport, il Dopolavoro Ferroviario di Palermo ha indetto un torneo di calcio fra squadre rappresentative di Impianti della giurisdizione del Sodalizio.

● **Mostre** - Dobbiamo esternare il nostro compiacimento al collega prof. Basilio Di Salvo, dell'Ufficio Lavori Compartimentale, che ha allestito una personale di pittura in un Circolo cittadino.

Il collega Di Salvo ha esposto oltre quaranta opere tutte di notevole fattura e, specie per una particolare tecnica di pittura su legno, ha destato l'ammirazione dei numerosissimi visitatori e i consensi della critica. Complimenti.

● **Cicogna express:** per i gemelli Massimiliano e Alessandro Manno, figli del collega Domenico, della stazione di Contesse; per Cinzia La Marca, figlia del collega Salvatore, dell'Ufficio Movimento, per Francesca Francavilla, figlia del collega Pasquale, del Deposito Locomotive di Palermo.

Mario Zagarella, il simpatico collega dell'Ufficio Sanitario di Palermo, ha avuto recentemente una doppia soddisfazione; la promozione a Tecnico Capo di Radiologia e l'onorificenza a Cavaliere all'ordine del merito della Repubblica Italiana.

Complimenti vivissimi.

● **I nostri lutti.** E' recentemente deceduta la moglie del Capo Stazione Superiore Angelo Barbera, Titolare della stazione di Nizza di Sicilia.

« Voci » formula sentite condoglianze.

● **Nozze.** Si sono uniti in matrimonio la gentile signorina Gaetana Corrao, Gestore a Porto Empedocle Succursale, e l'Operaio specializzato Vito Corsale, della Squadra Rialzo di Palermo.

Ai felici colleghi ed al padre della sposa, Operaio specializzato F. Paolo Corrao, della Sottostazione Elettrica di Palermo Brancaccio, i nostri più fervidi auguri.

● **Onorificenze.** Il Capo Stazione Superiore a riposo Gerlando Termini, già in servizio a Vittoria, è stato insignito dell'onorificenza di Ufficiale al Merito della Repubblica.

Complimenti.

REGGIO CAL

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Primo piano** - « Copertina » dedicata a Giulio Cesare Cadile, un collega che si è già affermato, come paroliere, nel mondo delle sette note. Segretario superiore e capo reparto dell'Economato all'Ufficio Movimento, Giulio Cadile, nei momenti liberi dal servizio, si dedica a comporre versi. Ha cominciato per « hobby », adesso è già qualcuno. Due anni fa ha vinto anche lo « Zecchino d'oro » con « La sveglia biricchina ». E' diventato il paroliere fisso di Mino Reitano, anche lui della famiglia ferroviaria, essendo il papà, Rocco, un Applicato capo a riposo.

Le canzoni di Cadile vengono regolarmente trasmesse per radio e televisione. Ha preso parte ai festival di Venezia, di Sanremo ed è stato finalista in ben due edizioni di « Canzonissima ». Nell'ultima, quella del 1975, è giunto terzo assoluto con l'attuale « best-seller » di Reitano « Insieme noi ». Tra i suoi successi, ricordiamo « Cuore pellegrino », « L'abitudine », « La vita è una canzone ». Complimenti ed auguri.

● **Fiori d'arancio** - Genué Giordanelli Segretaria presso il Compartimento di Bologna, si è sposata, di recente, con il dottor Stefano Maini. Le nozze sono state celebrate a Reggio Calabria, città di origine della leggiadra Genué. Il papà, infatti, presta servizio come Assistente capo alla stazione di Reggio Centrale; si chiama Domenico ed è un uomo davvero felice. Alla coppia i nostri auguri; al collega Aldo Sensi di Bologna le nostre... scuse.

● **Lauree** - « Struttura e composizione del traffico attraverso lo Stretto ». Questo il tema della tesi che ha, brillantemente, laureato in Economia e Commercio la collega Maria Gabriella Mancuso Minniti, Segretaria presso l'UPC. La signora Mancuso Minniti ha affrontato l'argomento, commentando le statistiche del traffico dal 1964 al 1973, dove è stato possibile rilevare un sensibile calo per quanto riguarda il trasporto merci ed un aumento notevole invece nel settore dei viaggiatori. Auguri alla signora Maria Gabriella ed al marito Fortunato Minniti, Capo Gestione presso l'impianto di Reggio Centrale.

● **Complimenti** ed auguri anche al collega Vincenzo Tortorella, Segretario presso l'Ufficio IE, che si è laureato con lusinghiera votazione in Economia e Commercio presso l'Università di Messina. I nostri auguri anche al papà del neo-dottore: Domenico Tortorella, conduttore a riposo.

● **Cicogna express** - Gaetano Porretto, Segretario tecnico dell'Ufficio IE, è papà per la prima volta. La signora Mariella gli ha regalato un amore di bimbo, cui è stato imposto il nome di Alessandro.

Fiocco rosa invece nella casa del Capo treno Stefano Ventura per la nascita della primogenita. La signora Anna Maria, figliola dell'Assistente capo a riposo Giovanni Pavido, ha dato alla luce Paola.

La signora Angela Amendola sposata con il collega Nicola Sgrò, Capo Stazione di Marcellina Verbicaro Orsomarso, è mamma per la prima volta; il neonato è stato chiamato Antonio.

Arcangelo Selvaggi, Capo Stazione superiore di Torre Melissa, è per la prima volta papà: è nato infatti Giuseppe. Il collega si augura che il suo rampollo segua, come lui, la carriera ferroviaria. D'altro canto entrambi i nonni sono ferrovieri in pensione. Auguri.

● **« Telescuola »** - Nel mese di febbraio si è votato nelle scuole per i decreti delegati. Non

sono stati pochi i ferrovieri candidati ed eletti. Tra i tanti ci piace segnalarne alcuni che ci hanno informato della loro elezione. Dopo tutto è stato anche un successo di prestigio per la categoria. L'Applicato dell'UPC Nino Romeo si è imposto a pieni voti sia nel Consiglio d'Istituto che nel Consiglio disciplina del Convitto nazionale « Campanella » di Reggio; l'Applicato capo dell'UPC Ercole De Pietro e l'Applicato capo della Ragioneria Natale Idà sono stati eletti, ottenendo una brillante votazione, nel Consiglio d'istituto della scuola media di Melito Porto Salvo; il Capo Stazione Superiore Antonio Furfaro di Locri è stato eletto nel consiglio del locale Liceo classico. A tutti i nostri auguri di buon lavoro.

● **Finalino** dedicato al collega Nino Geria, Segretario superiore di prima classe e Capo reparto contratti dell'UPC: è stato, di recente, nominato Cavaliere della Repubblica. Complimenti ed auguri.

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **Nozze d'oro** - A Orvieto il 19-2-75, Dario (tecnico I.E.), Aimo (Ass. di Stazione), Elio (Capo Dep. Loc.) e Tosca, hanno festeggiato le nozze d'oro della loro mamma signora Rosa Celletti e del papà ex-cantoniere Pietro Falaschi.

● **Commiato** - Alfredo Lantini, C.S. Sovr.te e Rosario Giancola, Dev. Capo, entrambi della Stazione di Roma Termini, salutati affettuosamente da amici e colleghi hanno preso congedo dalla nostra Azienda, beneficiando della legge 336.

● **Onorificenza** - E' stata festeggiata a Balsorano, con l'intervento di Funzionari dell'Ufficio Movimento di Roma, del Sindaco e Autorità del luogo, la nomina a Cavaliere al merito della Repubblica Italiana del Gestore Capo Francesco Morelli, Titolare della Fermata di Balsorano.

● **Cicogna express** - Girotondo di neonati alla stazione di Roma Termini. Alessia, Livia, Francesco, Katia e Sabrina sono i bimbi che sono venuti ad allietare le case degli amici Ass. C. Gilberto Pacifici, C.G. Sup. Alberto Menichelli, M.le Filippo Venditti, Man.le Valentino Capcralini e del M.re Michele Pesolo.

Alle mamme ed ai papà le felicitazioni di « Voci ».

Un bel bimbo di nome Davide è arrivato ad allietare la casa del Man.le Armando Torri di Roma Termini. Congratulazioni.

Fabiana figlia dell'Ass. C. Gorizio Ricci di Roma Termini, annuncia alle persone che le vogliono bene, la nascita del fratellino Fabio, avvenuta il 24-2-75.

In perfetto orario ed accolto con tanti applausi dai fratellini Alessandro e Paolo che erano ad attenderlo, è arrivato il 2-2-75 Gianluca, figlio dell'Assistente Renzo Graziosi della Stazione di Roma Termini.

● **Commiato** - Hanno preso congedo dopo tanti anni di proficuo e lodevole servizio i colleghi: Ausil. Angelo Mariucci, CS Sup. Pompeo Marinaccio e Ass. C. Gaetano Venditti.

Cordiali saluti.

● **Promozioni** - Ci felicitiamo con i vincitori del concorso interno ad Assistente di Stazione promossi dall'1-12-74. Fra i tanti ricordiamo: Luigi Tufo, Ugo Simoni, Luigi Derme, Tommaso Roscia, Antonino Cicirello, Giuseppe Tarallo, Aldo Garofolo, Alberigo Bertini, Alberto Castori, Luigi Cocciolo, Augusto Novelli, Roberto De Simone, Virginio Biancucci, Angelo Ciccone, Giuseppe Graziano, Enrico Ferrari, Aldo Rautinich.

● **I nostri lutti** - E' deceduto l'ex-Manovale delle Stazioni di Colli di Montebove e Lunghezza Umberto Alibranti, padre del Conduttore Oraldo del Dep. P.V. di Roma Termini e del Macchinista Augusto del Dep. Loc. di Roma Smistamento.

Iris Masia, moglie dell'ex-capo squadra di linea Gaspare Chiatti e suocera del Macchinista Armando Simeoni del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo è venuta a mancare. Le nostre condoglianze.

E' improvvisamente deceduto il Segretario Cesare Valeri, per molti anni responsabile della Segreteria dell'ffcio Trazione.

Affettuose condoglianze alla moglie, signora Angela ed ai figli.

ROMA
Servizi

● **Nozze d'oro.** Attorniati dai figlioli e da numerosi nipoti festeggiano le nozze d'oro il Cav. Armando Longobardi (ex ferroviere e nostro amico) e la consorte Anna, genitori del nostro collega e collaboratore del Reparto Stampa Osvaldo.

Agli auguri dei famigliari uniamo anche quelli di « Voci ».

● **Binario dieci** Felicitazioni al neo dott. Oreste Rivolo, Segr. Super. degli Approvvigionamenti, laureatosi con ottima votazione, presso l'Università di Messina, in Scienze Politiche.

● **Marcia nuziale** per il Segr. Franco Fiamini, del Serv. Approvvigionamenti, che ha condotto all'altare la signorina Luisa Masi. Tanti auguri ai giovani sposi.

● **Cicogna express:** è giunto Giacomo in casa del dr. Vincenzo Ganci degli Approvv.ti; auguri al neonato e genitori.

● **Un saluto** ed un augurio di pensione serena ai seguenti colleghi degli Approvvigionam. che hanno lasciato il servizio: App. Capo Bianca Bocchese, Segr. Sup. Alessandra Alessano, Segr. Sup. Domenico Gasparro, Capo Tec. Sup. Vincenzo Stramaglia, App. Capo Vincenzo Antonelli e App. Capo Luigi Colasanti.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **L'anno scorso,** nella notte del 19 febbraio, un treno merci, che percorreva al linea di Modane, nel tratto fra Chiomonte e Meana fu investito da una massa rocciosa staccatasi, a causa delle persistenti piogge dei giorni precedenti, dalla montagna sovrastante la sede ferroviaria. Nel disastro, nel quale tre carri ed il locomotore precipitarono per alcune centinaia di metri nella scarpata sottostante fino ad immergersi nel fiume Dora Riparia, persero la vita i Capi treno Firmino Bunino ed Aldo Calcagno e l'Assistente viaggiante Albino Peirolo, tutti e tre del DPV di Bussoleno.

Ad un anno esatto dal triste evento, presso la sede di detto Impianto si è svolta una cerimonia commemorativa per lo scoprimento e la benedizione di una lapide dedicata ai tre Colleghi caduti. Alla mesta manifestazione, durante la quale è stata officiata dal Cappellano Compartimentale Padre Onorato una S. Messa di suffragio, hanno presenziato i parenti delle vittime, il Direttore Compartimentale, alcuni Capi ufficio e numerosi agenti del nodo ferroviario.

● **Il vecchio ponte** sul torrente Anza, della linea Novara-Domodossola, da tempo non consentiva il transito dei veicoli con peso assiale superiore alle sedici tonnellate. Allo scopo di eliminare l'inconveniente, alcuni giorni fa è stata sostituita la vecchia travata metallica continua con altre tre più moderne ed indipendenti, a passaggio inferiore, aperte superiormente, con travi principali a grandi maglie triangolari, della portata teorica di ml. 37,82 ciascuna ed aventi una luce di circa 34 metri cadauna.

Per le nuove travate, il cui materiale metallico pesa circa 305 tonnellate, sono state consunte 4200 giornate lavorative, mentre il loro montaggio in opera ha richiesto l'impiego di pochissime ore. La spesa complessiva del manufatto è stata di 180 milioni di lire.

● **Presso la sede** dell'ANLA di Torino si è recentemente tenuta una riunione di ferrovieri dell'Alta Italia aderenti all'ANLA Fer, per discutere di alcuni problemi organizzativi dell'Associazione, il cui scopo è la tutela morale e materiale dei lavoratori anziani e più particolarmente dei pensionati.

Il convegno è stato aperto dal geom. Morchio, del Consiglio di Presidenza, cui ha fatto seguito il dr. Hurle con una sintetica esposizione sulle vicende dell'organizzazione dai primi approcci fino alla sua costituzione nel '69. La relazione ufficiale è stata tenuta dal dr. Vecchietti di Milano, mentre il Governatore dell'ANLA cav. Tolomei ha chiuso i lavori, durante i quali si è avuta anche la gradita presenza del Direttore Compartimentale ingegner Attanasio, che ha rivolto parole di apprezzamento ai convenuti per la loro lodevole attività.

● **Con una festosa** bicchierata e con l'offerta di un'aurea medaglia-ricordo sono stati calorosamente salutati alcuni colleghi della Divisione Collaudi di Torino, che hanno recentemente lasciato l'Azienda per raggiunti limiti d'età e di servizio.

Trattasi dei Capi Tecnici Sovrintendenti cav. Vittorio p.i. Corazzini e Giuseppe De Petris, e dei Capi Tecnici Superiori Giovanni Turri e Romolo Boccardi.

Anche da queste colonne porgiamo loro i più sinceri auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Marcia nuziale** e grande festa in casa del Capo Gestione Superiore Giuseppe Palumbo, della Stazione di Mortara, per le nozze della sua figliola Resi con l'Ing. Giuseppe Jachino, celebrate a fine gennaio nella basilica di S. Lorenzo della città lomellinese.

Agli sposi tanti auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express:** il secondogenito Giuseppe al C.S. Sup. Mario Celentano, della stazione di Carmagnola; Clelia al Gestore Antonio Iervolino, in servizio a Sarre.

Felicitazioni ai genitori ed auguri ai neonati.

● **E' deceduto** il Capo Tecnico della Linea Luigi Randon, Dirigente del Tronco 34 Lavori di Mortara. Instancabile lavoratore, possedeva un alto senso del dovere ed era benvoluto e stimato da tutti.

Alla vedova ed ai Suoi due figli porgiamo i sensi del nostro più profondo cordoglio.

● **Sentite condoglianze** anche al Segretario Superiore di 1ª cl. Rag. Isidoro Silvestrini, Capo Reparto della Segreteria particolare del Direttore, per il recente decesso della mamma, signora Angela Fissotti, e per i familiari dell'ex Operaio di 1ª cl. Michele Quercia, già in servizio presso l'Autorimessa Compartimentale I.E., scomparso il 26 dello scorso gennaio.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Proveniente** dal Compartimento di Verona fa ora parte del personale del locale Ufficio Sanitario l'Infermiere Riccardo Stolfa.

Allo Stolfa i colleghi e i superiori porgono un cordiale benvenuto.

● **Marcia nuziale** per Patrizia, figlia del Gestore Antonio Marconato, unitasi in matrimonio nella Chiesa di N.S. di Fatima in Cervignano, con il signor Salvatore Tavano.

Giungano agli sposi auguri di felicità da parte degli amici di « Voci ».

● **Il Segretario** Livio Pirani, addetto al Gruppo liquidatori del locale Ufficio Ragioneria, ha conseguito brillantemente, presso l'Università agli Studi di Trieste, la laurea in Economia e Commercio, discutendo con il Chiar.mo prof. Rondini la tesi in tecnica economica « Economia dei Trasporti ».

Beppino, figlio dell'Oper. Eligio Colle del D.L. di Udine, si è laureato a pieni voti in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Padova, discutendo con il Chiar.mo prof. Chiesura-Corona una tesi di medicina del lavoro dal titolo « Valori normali del Transfert del CO e loro correlazione con i parametri antropometrici e funzionali ».

● **Fiocco azzurro** sulla porta di casa dell'ing. Gastone De Marco, Capo della Sezione 1ª del locale Ufficio I.E., per la nascita di un grazioso marmocchio al quale è stato imposto il nome di Alessandro.

Auguri vivissimi al neonato, al caro collega e alla gentile signora Annalisa, da parte degli amici.

● **E' deceduto** all'età di 76 anni, il cav. Alessandro Massaini, ex Capo Riparto della Provvida di Trieste, padre affettuoso del dr. Fulvio Massaini, Capo del Reparto Assistenza e Affari Sociali del locale Uff. Personale Comp.le.

Ha cessato di vivere, a seguito di una grave affezione cardiaca, il Segr. Sup. Antonio Berquier, Capo Reparto liquidazioni competenze del personale del locale Ufficio Ragioneria. Lascia la moglie e due figli ai quali vanno le sincere condoglianze dei superiori e dei colleghi.

E' improvvisamente mancato all'affetto dei suoi cari, l'Oper. dell'Armam. Giuseppe Braidotti del 1° Tronco Lavori di Trieste C.le.

Il 19 febbraio, all'età di 50 anni, si è spento anche il Capo Staz. di Prosecco Vittorino Puppis. Lascia la moglie e due figli ancora in giovane età, cui esprimiamo, da parte degli amici e dei colleghi, i sensi del più sincero dolore.

Condoglianze sincere ai colleghi Mario e Rolando Baldissera, Segretari Tecnici Sup.ri del locale Ufficio I.E., che hanno perduto il 10 febbraio l'affettuoso padre Giuseppe. Al caro Mario Baldissera che è stato colpito, il 25 febbraio, anche dalla morte della moglie Alice Morgante, giunga la partecipazione al suo dolore degli amici e dei colleghi di tutto il Compartimento.

● **Sono stati** collocati di recente in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio il Segret. Tecn. Sup. di 1ª cl. Umberto Pozzo, Capo del Reparto 23 del locale Ufficio I.E.; l'Applicato Michelangelo Percoco, addetto all'Archivio dell'Ufficio I.E.; l'Ass. Capo della Staz. di Trieste C. Sebastiano Centrone; il C. est. Sup. del Transito Contabile di Arnoldstein Nereo Sabbadini; il C. Gest. Sup. Zefferino Zuzzig della Staz. di Trieste C.; il Capo Staz. Sup. di Udine Aldo Tiberi Vipraio; l'Ass. Capo della staz. di Tarvisio C. Albino Vecchini; il Conduttore del D.P.V. di Trieste C.le Liberc Ghersini; il Macchinista del D.L. di Trieste C.le Giuseppe Pava'.

● **Presso** la Sottostazione di S. Giorgio di Nogaro, ha avuto luogo il tradizionale veglione di carnevale organizzato dal Dopolavoro Ferroviario. Per i circa quattrocento partecipanti, provenienti da varie località del Friuli e del Veneto, ha suonato l'orchestra « Assenso per volo ». La riuscitissima serata è stata animata da giuochi di società e dai presentatori Ornella e Reano.

● **Nella sala** incontri del D.L.F. di Cervignano, i soci della Società Bocciofila del D.L.F. di Cervignano hanno proceduto al rinnovo del Consiglio Direttivo per l'anno 1975-76. Sono risultati eletti: Mario Garbin, Presidente; Severino Sanvidotto, Vice Presidente; Emilio Scapinello, Paolo Scapinello, Volveno Del Frate e Rino Sartori, Consiglieri; Liberati Santino, Cassiere e il rag. Fulvio Sanvidotto, Segretario.

La coppia Mazzon-Della Bianca, della società bocciofila fossaltese di Fossalta di Portogruaro, ha vinto a Cervignano la gara di bocce denominata « Amicizia 1974 » e organizzata, nel quadro delle manifestazione previste per l'utilizzazione del tempo libero, dal D.L.F. di Portogruaro, S Giorgio di Nog. e Cervignano.

Alla manifestazione hanno partecipato 32 formazioni appartenenti a società venete e friulane. Era presente alla premiazione, nel capace bocciodromo coperto di Cervignano, anche il presidente del D.L.F. di Portogruaro Luciano Gradini.

Un telegramma di adesione alla manifestazione è pervenuto agli organizzatori dall'ing. Contaldi, Direttore Compartimentale di Trieste.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Laurea:** Stringiamo calorosamente la mano e con tutta simpatia sfoderiamo un abbraccio a Fiorenza Terenziani, laureatasi recentemente a pieno punteggio in Scienze Naturali presso l'Ateneo di Padova. Sentite un po' che tesi: Ricerche paleobotaniche sulla foresta riaffiorata di Revine (Vittorio Veneto) - Analisi xilologica dei tronchi fossili rinvenuti. Brava Fiorenza! La città di Vittorio Veneto sarà fiera di te, ma soddisfatti vediamo mamma e papà (e siamo convinti anche qualcun altro), Tiziana ed Umberto, entrambi colleghi dell'Ufficio Personale.

● **Tempo libero:** Se per tempo libero, ipotizzando, s'intende un certo tipo di ricreazione scacciapensieri, epidermica, disimpegnata, sabato 22 febbraio dalle ore 20 nel teatro sociale i dopolavoristi di Mantova hanno fatto del loro meglio per un intervallo ricaricante e piacevole. La « Los Angeles Band », sette elementi con il cantante, versatile ed eclettico Capo Treno Achille Piccoli e il poeta dialettale Alfredo Facchini hanno allietato la serata organizzata dal Direttivo DLF e in primis Presidente, Dario Lodi Rizzini, Cirano Vestina e Francesco Resmi. Tra un liscio ed un rock, l'esibizione di Farinin decoratore, memore di avere calcato nell'antichità le tavole dell'Andreani e di Michelini, giocatore di bocce e poeta estemporaneo che, oltre a recitare un paio di sue poesie dedicate a « Maria », non storpiava proprio del tutto la dolce musica de « Il Padrino ». L'austerity ha fatto chiudere i battenti, tra il mugugno di tutti, all'una.

● **Onorificenze:** Solo ora abbiamo avuto notizia del conferimento dell'onorificenza di « Cavaliere » al buon amico Crescenzio Bruno, già Segretario dell'Ufficio Personale. Per l'attività dimostrata nell'espletamento dei suoi compiti con spontaneità e bravura, dovremmo esternargli almeno le congratulazioni di rito. Ma nell'amaro ricordo del portone del « palazzo di vetro » che si chiudeva all'uomo insoddisfatto e con il « groppo » alla gola, gli amici sinceri sentono il dovere di confermargli che la sua laboriosità non meritava solo un pezzo di carta. Lungi dall'intenzione di polemizzare, speriamo che chi ha fabbricato tanta amarezza mediti, e a lungo, sulle umane vicende ferroviarie. Brindisi e festeggiamenti invece da parte dei colleghi al neo-cavaliere Luigi Onofri, Capo Pers. Viaggiante di Vicenza di 37 anni. Nell'occasione il Capo Treno Leonardo La Rocca ha letto una sua composizione in vernacolo vivamente applaudita.

● **Tradizioni nostre:** Siamo lieti di segnalare l'alto senso di responsabilità, di coraggio e di altruismo dei nostri colleghi Macch. Guarnieri e Manfroni del DL di Milano e dell'Aut. di St. Giorgio Chiecchi i quali il 15 gennaio, nell'accorgersi dell'incendio di una boccola di un carro carico di carburante, si prodigarono con il rischio della propria vita per spegnere l'incendio che avrebbe potuto provocare un immane disastro nella stazione di Verona-Parona.

Nonno Agostino Rossato e la Signora Amalia, rispettivamente di anni 88 e 84 sono sposi da 60 anni. Una strada lunga, difficile, ma piena d'amore. Il Sig. Agostino, in pensione dal 1944, è Cavaliere di Vittorio Veneto quale ferroviere in prima linea a Castelfranco ed ha prestato servizio nella qualifica di deviatore presso la stazione di Verona PV. Durante la tragica ritirata di Caporetto ha perso due figli, ma in questo giorno di letizia gli sono stati vicini i familiari tutti fra i quali il figlio Carlo, Revisore Cu. I cl. e Coordinatore di Reparti dell'Ufficio Movimento.

● **I lutti.** Anselmo Moretti di anni 74, Consigliere della Sezione DLF di Mantova, è morto. L'attività preminente ed esclusiva del buon Moretti era legata all'organizzazione del « gruppo rotellistico ». Con il prof. Rozzi aveva iniziato fra mille difficoltà, questa nuova disciplina sportiva, ma a distanza di poco tempo raccoglieva i frutti sperati. Infatti la sua pazienza, bonarietà e i doverosi rimbrotti da « papà » avevano incanalato i piccoli atleti nella pura lealtà dello spirito sportivo. Da giovane il Moretti aveva praticato il ciclismo competitivo con Gaioni e Tasselli; amico di Learco Guerra amava chiamarlo « locomotiva umana » perché lo considerava un maestro, come lui, manovratore di « vaporiere ». Il rotellismo, oltre alla passione per il calcio, completava, alla sua età, l'innato interesse sportivo.

Ora la tradizione « Moretti » continua: Eliana D'Agostino, Maria Pia Piccagli e Lorella Castagna hanno trionfato sulle piste « tre fontane » dell'EUR di Roma. Così la Sezione DLF di Mantova resta la sola società con cinque atlete nella massima categoria dopo gli allori conquistati lo scorso anno da Paola Bulbarelli e Alessandra Bagnoli Pozzi. Siamo certi che da « lassù » il « papà » del rotellismo mantovano vigilerà sui sempre suoi piccoli demoni.

Il personale tutto della Squadra Comp/le TT e Cavi di Verona porge per il tramite di « Voci » al Dirigente, Capo Tecn. Sup. Pietro Mianulli, affettuose condoglianze per la scomparsa della mamma avvenuta a Ginosa.

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi

A	I	1	2	3	T	4	5	6	E
U	■	7			■	8			
9	10	■	11		12		■	13	
14		15				■	16		
A	■	17				18		■	R
19	20		■	21				22	
23		■	24				■	25	
26		27		■	28		29	■	U
O				M				U	G

Seguendo le caselle laterali si potrà leggere una frase augurale per tutti i lettori.

DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 7) Danza spagnola; 8) Un ente del turismo; 9) Quartiere Generale; 11) Recipienti di pelle; 13) Senza tempo; 14) Scialbe, smorte; 16) Prefisso di uguaglianza; 17) Capitale del Vietnam del Sud; 19) Le prime lettere del Maresc. Petain; 21) Sono di età inferiore ai 21 anni; 23) L'Arsenico in chimica; 24) Avvenimento fortuito; 25) Ruscello svizzero; 26) E' famoso quello di Cirano; 28) In mezzo.

Verticali: 1) Secco rifiuto; 2) Fiume di Lombardia; 3) Un intervallo musicale; 4) Sono da condannare; 5) Vale dentro; 6) Pittore fiammingo autore di « Venere allo specchio »; 10) Giunta Provinciale; 12) Il massimo responsabile del film; 15) Un cardinale; 16) Moglie di Atamante; 18) Si rendono ai caduti; 20) Figlio primogenito di Isacco e Rebecca; 22) Il sole egizio; 24) Isola greca del Dodecanneso; 27) Sigla dell'antimonio; 29) Andata e ritorno.

S. CHIESA

Cambio d'iniziale (10)

SINDONA

Stava già andando a rotoli
a causa di numerose « pastette ».
Quando poi, cercando d'appianarle,
ha dovuto smettere d'importare
per mancanza di credito,
è successo veramente il « casino »!

MIG

Anagramma (10 = 6, 4)

ZEFFIRELLI, EFFICIENTE E SICURO

Secondo la scrittura, tutta l'opera
egli ha allestito in una settimana;
e pur se presta il fianco a duri attacchi,
macché, non perde mai la tramontana!

TRAIANO

Metatesi (5)

NORME SINDACALI

Allorquando un commesso si fa male
la norma impone di giustizia un atto:
con un risarcimento graduale
venga debitamente soddisfatto.

BENIAMINO

Indovinelli

UNA DONNA GENEROSA
(CON GLI ALTRI!)

Il suo passato? Ne godette il mondo!
Io, per averla, feci tutto quanto
occorreva, sprizzando fuoco e fiamme:
e alfin che ottenni? Polvere soltanto!

IL TROVIERO

IL MIO FATTORE

E' davvero eccitante
vedere come tratta le piante
per aumentare la produzione del riso,
però c'è da dire
che su certi punti non lo posso soffrire.

MIG

IL « ROMANISTA » CORDOVA

Se gli capita d'essere spacciato,
si presenta all'attacco e, ciò che importa,
dato ch'è di valor, bene impostato,
letteralmente arriva fino in porta.

IL DIVO CLAUDIO

IMPRENDITORE SCALOGNATO

Sperava fare presa sulla piazza
senza far nulla fuori del comune,
ma venne accolto con mordacità
e, se non trova un fido, fallirà.

AMES

LO ZABAIONE

Fra tante cose che si fanno in casa
questo è un conforto grande per i più;
i deboli — ad esempio — che lo prendono,
se sono a terra lui li tira su!

IL DRAGOMANNO

IL CORNO DEL NONNO

Quando s'è rotto — ed era d'osso autentico —
ci soffersi pensando a tempi brutti;
ma lui si strinse allora nelle spalle
perché faceva gola proprio a tutti.

SER BERTO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 7) Ole; 8) ENIT; 9) OG; 11) Otri; 13) ST; 14) Spente; 16) Iso; 17) Saigon; 19) Pet; 21) Minori; 23) AS 24) Caso; 25) Aa; 26) Naso; 28) Tra.

Verticali: 1) No; 2) Olona; 3) Settima; 4) Rei; 5) In; 6) Liss; 10) GP; 12) Regista; 15) Est; 16) Ino; 18) Onori; 20) Esaù; 22) Ra; 24) Coo; 27) Eb; 29) AR. - Frase chiave: « AI NOSTRI LETTORI AUGURIAMO BUONA PASQUA ».

CAMBIO D'INIZ.: Matterello/Fatterello.

ANAGRAMMA: Padreterno = Parete Nord.

METATESI: Reato = rateo.

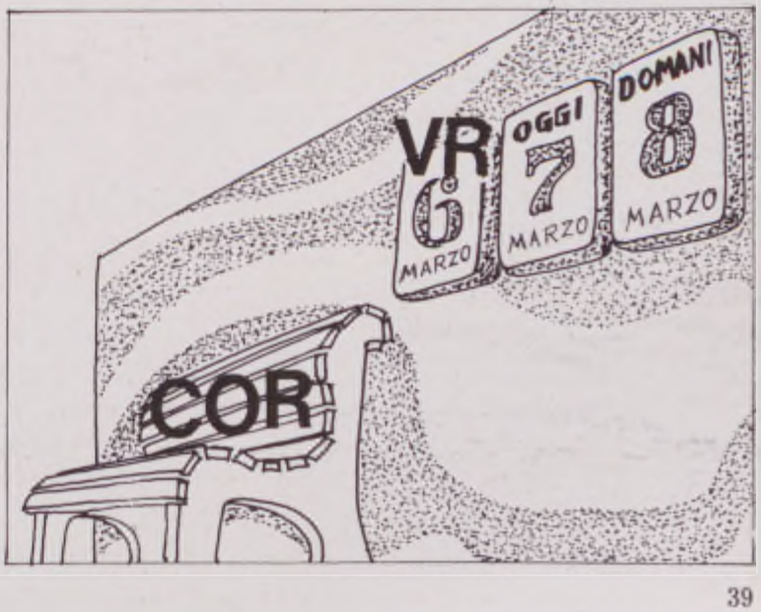
INDOVINELLI: La cenere; il solletico; il francobollo; l'accalappiacani; l'ascensore; il collo.

REBUS CRITTOGR. A DOM. E RISP.: Tra guardie CC è L? Sì! = Traguardi eccelsi.

REBUS: COR sedile; VR ieri = Corse di levrieri.

REBUS: crittog. a dom. e risp.: (frase: 3.7.1.1.1.1.2 = 9.7) di Traiano

REBUS: (frase: 3.6.2.4. = 5.2.8) di Vago



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì, per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - APRILE 1975 - N. 4

ANNO XVIII - N. 4 - APRILE 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.
Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 Int. 33210-2749
Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco
Redattore Capo:
Mario Casacci
Segretario di Redazione:
Francesco Causarano
Redazione centrale:
Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Jole Lang.
Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.
Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti, Piero Spila.
Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

UN FEDELISSIMO

Caro Direttore,

ricorrendo il 20° anniversario dalla nascita del Periodico Aziendale F.S. « Noi della Rotaia », divenuto « Voci della Rotaia » dal gennaio 1958, mi permetto inviarle il 1° numero del giornale (« Anno I - N. 1 - Roma, 15 gennaio 1955 ») che, con suo comodo, gradirei di ritorno affinché non mancasse nella mia completa raccolta.

Immagino si chiederà il perché del mio gesto e la stessa domanda me la pongo anch'io mentre Le scrivo queste righe. Ma forse un motivo, un senso, un significato c'è: quello di dimostrare che i messaggi umani non vanno perduti o dispersi. Ed anche per dare un po' di soddisfazione a chi ha ideato il giornale ed a quanti si sono adoperati perché vivesse, per il suo divulgarsi, per il suo affermarsi.

Con i migliori auguri, porgo distinti saluti.

Marcello Cocchetto
pensionato
Strada S. Bona Nuova, 27
31100 Treviso

Il 1° numero di « Noi della Rotaia »

Ti ho trovato
in un cassetto
1° numero di « Noi della rotaia »
e fra le tue pieghe
i miei ricordi
di lavoro, di affezione,
di dedizione,
di amore sofferto,
di amore ripagato.
Ho trovato
in un cassetto
« Noi della rotaia »,
ho riscoperto tanti amici,
immagini mai sbiadite,
ho risentito care « Voci »
ed ho anche ritrovato
un po' di gioventù.

Marcello Cocchetto

● *E' stato davvero un bel regalo questa Sua lettera: raramente capita di incontrare d'un tratto uno sconosciuto che rivela — e lo prova — di essere da tanti anni un tuo amico come dobbiamo certamente considerare Lei qui alla Redazione di « Voci », in particolare quelli di noi che lavoravano già in Redazione nel lontano 1955.*

E nello stesso tempo dobbiamo dire che raramente capita di veder cogliere, con tanta sensibilità e partecipazione, il senso del proprio impegno: e Lei ci ha dimostrato davvero che « i messaggi umani non vanno perduti o dispersi ».

Sarà nostra premura rinviarLe questa copia del primo numero del Periodico Aziendale; siamo davvero lieti intanto di pubblicare la Sua poesia che ripropone perfettamente i sentimenti che l'hanno indotta a scriverci questa lettera.

LA BANDA DI MILANO

Caro Ciambricco,

in relazione all'articolo a firma del sig. Vittorio Sermarini « Non suonerà più la banda di Milano? », apparso sul numero di novembre del periodico aziendale da te diretto, desidero precisare quanto segue.

La situazione di disagio del Complesso bandistico della Sezione D.L.F. di Milano, si protrae, ormai, da molti anni e ad essa si sono interessati, di volta in volta, vari organi dell'Azienda, l'On. Sig. Ministro ed il Sig. Direttore Generale.

In particolare la Commissione Consultiva Centrale del D.L.F. nella seduta del 16-17 dicembre 1971, tenutasi a Roma, in relazione alla specifica richiesta, avanzata dal Presidente della Sezione del D.L.F. di Milano Sig. Buccaro, tendente ad ottenere un contributo dell'Ufficio Centrale D.L.F. con spesa a carico del Fondo Centrale del Dopolavoro, per alleviare l'onere finanziario dalla Sezione stessa sostenuto, espresse, dopo ampio dibattito, « l'unanime convinzione che la Banda abbia solo carattere locale e che la sua sopravvivenza ha senso solo se essa esprime ancora un'esigenza dei soci e, perciò, ogni decisione compete, autonomamente, al D.L.F. di Milano, non venendo riconosciuto a quella Banda alcun carattere di rappresentatività nazionale ».

In dipendenza di tale parere (espresso dalla citata Commissione Consultiva Centrale del D.L.F., che, è appena il caso di ricordare, rappresenta l'assise dei Presidenti di tutte le Sezioni D.L.F. di Sede Compartimentale) non poté essere iscritto a carico del Fondo Centrale del Dopolavoro — né vi avrebbe la disponibilità finanziaria per farlo — la spesa per il mantenimento del complesso stesso.

Questo ho ritenuto opportuno precisarti perché, al di là della facile polemica, non si abbiano ad addossare, anche se in modo velato, responsabilità a chi non ne ha.

Cordiali saluti.

Dr. Mario Scodellari

● *Il nostro servizio sulla Banda di Milano aveva il solo fine di illustrare uno dei tanti aspetti delle attività sociali del D.L.F. che hanno avuto ed hanno un certo spicco.*

Si è preso atto della crisi che il complesso bandistico attraversa ma non si sono cercate responsabilità o indicate soluzioni: semmai si è riproposto all'attenzione generale un problema di un certo interesse che ovviamente deve essere risolto secondo le autonome valutazioni di chi di competenza.

PER VOI AMICI IN PENSIONE

Molti lettori in pensione ci scrivono per raccomandarci la pubblicazione, in ogni numero, della rubrica loro riservata, e noi confermiamo che faremo del nostro meglio per non deluderli. Ancora una volta torniamo a sottolineare il nostro più affettuoso interesse per gli amici in pensione: non a caso, allorché all'inizio dell'anno si è richiesto ai colleghi in servizio un aumento del contributo-spese per l'invio a domicilio del giornale, si è invece mantenuto il vecchio contributo per i pensionati.

In particolare, dedichiamo questa precisazione al Capo Tecnico a riposo Francesco Fiorenza di Monsterace Marina che ci ricorda in una sua graditissima lettera l'impegno profuso fin dal lontano 1955 per favorire la diffusione del nostro Periodico Aziendale. Il Capo Tecnico Fiorenza ci parla anche delle sue amarezze per la esclusione della categoria in cui appartiene da determinati miglioramenti economici e della vita difficile che questo lo costringe a condurre.

E' uno sfogo che ha tutta la nostra solidarietà e la nostra comprensione come quello di tutti i colleghi in servizio: non dimentichi l'amico Fiorenza che quella del pensionamento è una prospettiva comune a tutti.

Gli porgiamo con il nostro ringraziamento gli auguri più cordiali.

UN CONCORSO DEL 1942

Cara « Voci »,

l'art. 196 S.G.P. ultimo comma recita testualmente: « In favore dei dipendenti assunti in impiego ferroviario perché risultati vincitori del concorso a 700 posti di Alunno d'ordine delle stazioni, indetto con decreto del Ministro per i Trasporti 9 dicembre 1942, n. 1928, è riconosciuto, ai soli fini del computo del servizio utile a pensione, il periodo di due anni immediatamente precedente la data della loro assunzione in impiego ».

Poiché lo scrivente, assunto il 1° febbraio 1942 quale alunno contrattista, è risultato successivamente vincitore del concorso di cui sopra, desidererebbe sapere se il suddetto periodo di due anni gli verrà riconosciuto ai fini del computo di servizio utile a pensione.

Inoltre, sempreché sia nelle tue possibilità, vorrebbe chiedere la ragione del mancato riconoscimento, a tutt'oggi ,del periodo di avventiziato pur avendo presentato la relativa domanda in data 22 febbraio 1956. Ti ringrazio infinitamente.

Otello Dignani
Capostazione superiore

● *E' in corso di approvazione il decreto con il quale viene riconosciuta, nei Suoi confronti la decorrenza al 15-11-44 dell'anzianità di servizio utile ai soli fini di pensione, in applicazione dell'art. 196 - 4° comma dello Stato Giuridico del Personale ferroviario.*

Per il riconoscimento del rimanente periodo di servizio non di ruolo, prestato in qualità di contrattista, si sta svolgendo la relativa istruttoria.

LAVORI NON GRAVOSI E REPERIBILITA'

Cara « Voci della Rotaia »,

sono stato sottoposto a intervento chirurgico e quando sono stato rimesso in servizio, dopo 39 giorni di convalescenza, mi sono stati assegnati 60 giorni di « lavori non gravosi ».

Devo o non devo essere escluso dalla « reperibilità » nel caso di questi 60 giorni?

E in base a quale norma?

Angelo Venturini
Operaio d'Armamento
Tarquinia

● *Questa situazione non è prevista da alcuna norma specifica ma, secondo noi, il comune buonsenso dovrebbe farla escludere dalla reperibilità almeno per quei 60 giorni.*

SPICCIOLI

Egregio Direttore,

per quanto io sappia, solo la legge del buon senso regola la presentazione della moneta e degli eventuali resti agli sportelli F.S.

L'aumento della distribuzione automatica delle sigarette, biglietti per autoservizi urbani, gettoni telefonici, ecc., sono la causa di scarsa moneta in libera circolazione.

Le F.S. espongono negli atrii delle biglietterie tabelle indicanti i prezzi dei biglietti per le relazioni più comuni. Tuttavia, per iniziativa ed a cura del personale direttamente interessato vengono esposti agli sportelli, con scritture e composizioni diverse, avvisi che invitano il pubblico a presentare moneta spicciola. In pratica la maggioranza dei viaggiatori manifesta il suo disappunto alle richieste di moneta spicciola e dice che a ciò deve provvedere lo Stato e per esso anche le F.S. in quanto Amministrazione Statale.

Per esperienza pratica posso dire con certezza che il personale interessato fa il possibile per non rimanere sprovvisto di moneta spicciola, onde evitare inutili e talvolta spiacevoli discussioni con i viaggiatori però, a mio avviso, se l'azienda F.S. non interviene con adeguati provvedimenti, le difficoltà aumenteranno. Molti sono i casi in cui i viaggiatori spendono 100 o 200 lire e pretendono 400 o 300 lire di resto.

Credo sia una questione a tutti nota, e, anche se secondo ad altri, ritengo doveroso ed opportuno evidenziare la cosa alla Direzione di codesto periodico, che recepisce anche le richieste del pubblico, e che meglio di ogni altro potrebbe valutare e prendere l'iniziativa, presso chi di competenza, atta a migliorare la situazione.

Edo Peruzzi
C. Gestione Sup.
Signa

● *Se volessimo fare dell'umorismo potremmo anche dire che più grave della mancanza degli spiccioli è la mancanza (almeno nelle tasche dei ferrovieri) delle banconote di medio e grosso taglio: ma questo è, evidentemente, un altro discorso.*

La mancanza degli spiccioli è in verità uno dei problemi del nostro tempo: soltanto fastidioso per molti, può diventare ossessionante per chi lavora dietro uno sportello e lo deve affrontare decine e centinaia di volte al giorno.

A nostro avviso, il rimedio più a portata di mano, almeno in una stazione, sarebbe quello dell'affissione e non solo accanto agli sportelli di cartelli di avvertimento di notevoli proporzioni in cui si preghi il pubblico di cercare una soluzione al problema « spiccioli » prima di mettersi in coda per fare il biglietto.

L'ing. Misiti Vice Direttore Generale

Con Decreto del Presidente della Repubblica, l'ing. Luigi Misiti, già Direttore del Servizio Lavori è stato nominato Vice Direttore Generale dell'Azienda.

Nato a Sulmona (AQ) il 10 agosto 1922, laureato in Ingegneria Civile presso l'Università di Roma nel 1946 e abilitato alla professione di ingegnere, entrò nella carriera direttiva dell'Azienda nel 1948, vincitore di concorso esterno.

Sin dagli inizi della carriera ha operato in settori di vitale importanza, maturando solide esperienze nel campo delle opere d'arte (gallerie e corpo stradale), dell'esercizio ferroviario e della gestione dei lavori.

Ebbe occasione di approfondire la sua preparazione professionale nell'espletamento dell'incarico di Direttore dei lavori nella costruzione del tratto a doppio binario fra Corniglia e Framura della linea Genova-La Spezia negli anni dal 1958 al 1965.

Durante tale periodo ebbe un encomio dal Direttore Generale per l'alto senso del dovere e per il coraggioso altruismo dimostrati in occasione del grave incidente verificatosi nella galleria di Bonassola il 30 marzo del 1961.

Promosso Dirigente Superiore, nel luglio del 1965 passò a sovrintendere il settore normativo e regolamentare dell'esercizio.

In considerazione delle globali esperienze maturate, fu chiamato nel 1969 ad affrontare i molteplici problemi di carattere progettuale, contrattuale, di gestione e di esecuzione che la imminente realizzazione della nuova Direttissima Roma-Firenze poneva all'Azienda.

Esplicò tale incarico fino al giugno 1973, allorché con la qualifica di Dirigente Generale gli furono attribuite le funzioni di Direttore del Servizio Lavori e Costruzioni.

In questo incarico ha esercitato, fra l'altro la sovrintendenza ai lavori per la costruzione del quadruplicamento tra Roma e Firenze. Questa opera, per le concezioni di avanguardia con cui è stata ideata e viene realizzata, suscita vasto interesse ed ampia risonanza in campo nazionale, e internazionale, tanto che l'Ing. Misiti è stato ripetutamente invitato presso Enti ed organismi stranieri ad illustrare le caratteristiche della nuova linea in costruzione (come, ad esempio, recentemente negli Stati Uniti d'America, dove si sono registrati ammirati consensi, e fra breve tempo nella Germania Federale).

● *Se la nostra Azienda sa distinguersi nel settore dell'iniziativa pubblica per preparazione, impegno, dinamismo, e per una attualissima visione dei problemi tecnici e manageriali, ciò è dovuto certo anche alla presenza tra noi di uomini come l'ing. Misiti.*

Ma, insieme alla competenza ed alla personalità di tutto rilievo del Dirigente, noi vogliamo sottolineare qui la grande carica umana dell'ing. Misiti, ricca di cordialità e di simpatia, che ha sempre saputo suscitare il clima della migliore collaborazione. Noi di « Voci » non tanto da vecchi amici, quanto da sinceri estimatori, gli porgiamo, con la grande comunità ferroviaria, i più affettuosi auguri di successo nel nuovo alto incarico.

V.d.R.

TESTIMONE A UN PROCESSO

Egregio Direttore,

quale trattamento è previsto da parte dell'Azienda verso un Agente che viene chiamato dall'Autorità Giudiziaria in qualità di testimone ad un processo che non ha niente a che vedere con l'Amministrazione Ferroviaria?

Sebastiano Ara
Abbasanta

● *Coloro i quali sono chiamati dall'Autorità Giudiziaria per essere escussi come testi in cause non interessanti l'Amministrazione ferroviaria, sono considerati in assenza giustificata con la corresponsione delle sole competenze ordinarie, escluse quindi quelle accessorie, durante i giorni in cui sono rimasti a disposizione di detta Autorità, oltre a quelli strettamente necessari per il viaggio di andata e ritorno.*

IL CAPPOTTO AI MACCHINISTI

Sono un Macchinista in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo, di quella città il cui clima è invidiato ed ignorato nello stesso tempo, per la rigidità invernale perché trattasi di freddo umido.

Come tutto il personale della Trazione, da un anno e mezzo circa indosso l'uniforme ferroviaria che però è mutilata in quanto non è completa.

A parte il fatto che trovandosi in stazione fra un Capo Stazione e un Capo Treno il personale della Trazione sembra il figlio più scalcinato della famiglia a cui non si è potuto o voluto comperare il cappotto, non si sa ancora se la divisa dovrà essere completata con il cappotto come per il personale del Movimento, o con la giacca a vento come per il personale della Trazione dei Compartimenti settentrionali o con qualche altro indumento.

Francesco Leone
Macchinista
Palermo

* * *

Era il 30 dicembre, quasi notte, stavamo effettuando un treno merci raccoglitore. Un vento gelido impetuoso soffiava accompagnato con raffiche di pioggia. Affacciati dai finestrini del locomotore, seguivamo i segnali fatti dai Manovratori, ci alzammo il bavero della giacca, mentre coloro che stavano sul piazzale o nello scalo della stazione, si coprivano con il cappotto, dato loro in dotazione assieme alle divise.

(Da una lettera del Macchinista Angelo Strazzeri del D.L. di Catania)

● *Sono in molti che scrivono, cari colleghi, per sapere come sarà completata la divisa del Macchinista; se col cappotto, l'impermeabile o la giacca a vento. E' stata costituita una commissione che sta esaminando il problema, non soltanto sotto l'aspetto estetico ma soprattutto sotto l'aspetto funzionale.*

Se più funzionale sarà ritenuto il cappotto, a prescindere dall'ulteriore onere che dovrà affrontare l'Azienda, è ovvio che la commissione deciderà in questo senso.

Ci auguriamo insieme a Voi che la decisione, comunque, arrivi al più presto.

SCATTI DI STIPENDIO E QUIESCENZA

Vi sarei grato, anche a nome di altri colleghi, di volerci dare un chiarimento su quanto segue: a tutti gli Agenti che saranno messi in quiescenza in base alla Legge 336/70 (D.L. 261/1974 convertito in legge n. 355) alle date 1/1 o 1/7 e che alla stessa data maturano lo scatto dello stipendio, questo verrà corrisposto o no?

In caso negativo l'Amministrazione può applicare l'art. 59?

Michele Introna
Csq. Manovali
Officina Lavori Comp.le Bari

segue a pag. 27

Radiografia dei trasporti nazionali

Il ministro Martinelli ha tracciato un quadro che merita di essere valutato nelle sue molteplici voci e nei suoi essenziali settori

IN UN'EPOCA come la nostra, nella quale le parole sembrano dominare ogni pur coraggiosa programmazione, piegate come sono, in pieno clima di facili teorizzazioni, a sovrastare le cifre anziché piegarsi ad esse che sono le uniche vere protagoniste della realtà d'oggi, può apparire quanto meno insolita la approfondita documentazione che il Ministro Martinelli ha presentato di recente sulla politica dei trasporti, sul suo difficile presente e sul suo più o meno ipotizzabile domani.

Eppure, sia in sede di discussione del bilancio del Ministero in Commissione, sia in aula, sempre al Senato, rispondendo ad alcune mozioni, sia, infine, a Parigi, parlando ad un gruppo di giornalisti italiani, giunti con lui per visitare l'Expo dei Trasporti, il Ministro Martinelli ha evidenziato — della politica dei trasporti e della sua concreta possibilità di attuazione — una radiografia minuziosa e fedele, fatta finalmente di documentazioni obiettive, più che di parole e di facili promesse.

Ne è nato un quadro completo che merita d'essere attentamente valutato nelle sue molteplici voci e nei suoi essenziali settori.

Il Ministro, naturalmente, ha esordito facendo il punto sul piano di interventi straordinari per 2.000 miliardi divenuto da poco operante dopo la firma dei Ministri del Bilancio e del Tesoro, che hanno fatto seguito a quella già da tempo apposta dal Ministro dei Trasporti.

Egli ha sottolineato l'entità dello sforzo economico che l'ammodernamento e il potenziamento delle linee, degli impianti fissi e del materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato richiedono, non senza rilevare che tale sforzo è purtroppo parzialmente frenato dall'aumento dei costi che, per forza di cose, riduce l'entità di così impegnativi finanziamenti, peraltro utilizzabili soltanto attraverso un massiccio ricorso al credito.

Il Ministro ha comunque aggiunto che sono ancora in corso di realizzazione le opere relative ai due precedenti piani.

In proposito ha detto che dei 700 miliardi di lire autorizzati per il completamento del « Piano decennale », al 1° gennaio di quest'anno ne sono stati spesi 550, mentre per il cosiddetto Piano ponte di 400 miliardi, è stato autorizzato l'85 per cento della spesa con l'espletamento di tutti i relativi appalti per la fornitura del materiale rotabile (133 miliardi di lire) ed il 51 per cento dei 267 miliardi di spesa previsti per gli impianti fissi.

Ma la notizia di maggior rilievo in materia di programmazione, quindi di politica dei trasporti, ci viene da Parigi ove il Ministro, parlando — come si è detto — ad una folta schiera di giornalisti italiani, ha annunciato d'aver dato disposizione affinché l'Azienda delle FS completi il programma tecnico di un nuovo

Radiografia dei trasporti nazionali

piano straordinario di opere per altri 2 mila miliardi al massimo entro la fine del prossimo mese di dicembre anziché, come dapprima previsto, entro la fine del mese di dicembre del 1976. Si tratta, quindi, di accelerare di un anno lo studio e, di conseguenza, il futuro passaggio alla realizzazione della seconda fase del programma di ammodernamento e potenziamento dei nostri servizi ferroviari, al fine di adeguare impianti e mezzi alle aumentate e pur legittime esigenze del pubblico. Ma per avere una dimostrazione pratica degli indirizzi dell'attuale politica dei trasporti ferroviari, basta analizzare le cifre della prima fase del piano dei 2 mila miliardi relative al materiale rotabile. Su 750 miliardi di lire, 207 e 800 milioni sono riservati alla costruzione di 180 locomotive elettriche di nuovo tipo a forte potenza, 19 miliardi per 40 locomotive diesel da treno e 17 miliardi e 800 milioni per 125 mezzi diesel da manovra.

Per quanto riguarda il materiale rotabile per viaggiatori, la spesa sarà di 226 miliardi e 500 milioni. Con essa si realizzeranno 300 carrozze specializzate per servizi « pendolari » e 42 complessi leggeri a quattro elementi ciascuno, anche essi per viaggiatori che debbono recarsi quotidianamente ai loro posti di lavoro in città. A tali cifre vanno aggiunte inoltre 570 carrozze viaggiatori e 100 automotrici per le linee non elettrificate.

Per il servizio merci, invece, la somma stanziata è di 173 miliardi e 100 milioni e riguarda la costruzione di 8050 carri merci e 20 bagagliai.

E' prevista, infine, per la Sardegna, la costruzione di una nuova nave traghetto che richiederà una spesa di altri 12 miliardi di lire.

Né si deve dimenticare quanto, nel piano stesso, è stato programmato in materia di sicurezza. Anche senza entrare nel dettaglio si può affermare che la spesa prevista raggiunge i 74 miliardi di lire, di cui oltre 36 per i Compartimenti del Centro Sud.

Velocità e sicurezza, dunque, sono gli obbiettivi fondamentali che le Ferrovie dello Stato si prefiggono; ed anche e soprattutto — in una più giusta ed aderente valutazione delle esigenze sociali —

la garanzia di un servizio migliore e di maggiori e diverse offerte di viaggio per le classi meno abbienti. La riprova di tale indirizzo ci viene da quanto si è previsto per i « pendolari »: dal quadruplicamento di alcuni tronchi di linea (Torino - Trofarello) alla sistemazione di alcune stazioni (Milano Rogoredo - Melegnano - Pioltello - Limito - Treviglio, Genova Sampierdarena - Genova Brignole, Firenze - Prato, Roma Tiburtina - Roma Smistamento - Settebagni con connessi innesti delle linee di cintura del nodo di Roma, Roma Casilina - Ciampino, Roma Trastevere - Roma Ostiense) alla costruzione di 300 carrozze appositamente studiate per «pendolari».

Ma il Ministro Martinelli, nella sua dettagliata e precisa analisi del settore dei trasporti, si è naturalmente occupato anche di aviazione e di motorizzazione civile. Per la prima si è soffermato in particolare sull'attuazione della legge 22 dicembre 1973 n. 825, concernente gli interventi urgenti ed indispensabili per l'ammodernamento degli aeroporti aperti al traffico commerciale. In proposito ha detto che per gli interventi alle in-

frastrutture, di competenza del Ministero dei Trasporti, che prevedono una spesa di 140 miliardi di lire, l'apposita Commissione sta esaminando i progetti presentati entro la scadenza del 12 marzo e completerà il suo mandato entro la metà del prossimo mese di giugno, mentre per l'acquisto delle apparecchiature di assistenza al volo, che prevedono una spesa di 60 miliardi, il Ministro per la Difesa, competente in materia, ha avviato le trattative per i necessari acquisti. Di notevole interesse è poi il Piano di mille miliardi di lire, attualmente al Cipe, per una più adeguata sistemazione degli impianti aeroportuali italiani.

« L'onere finanziario — ha precisato il Sen. Martinelli — andrebbe ripartito per 485 miliardi a carico dello Stato (370 miliardi per infrastrutture, più l'intero importo necessario per le telecomunicazioni e assistenza al volo, 55 miliardi, e per materiali e mezzi per il servizio a terra, 60 miliardi) e per 515 miliardi a carico delle Società che gestiscono interi complessi aeroportuali, ma sulla ripartizione degli oneri saranno da tenere presenti le esigenze nel frattempo prospettate dalle Regioni e dagli Enti gestori ».

Per quanto attiene alla Motorizzazione Civile, la notizia indubbiamente più attesa riguarda il passaggio alla fase operativa, ormai prossimo e sicuro, per una rete di ferrovie metropolitane che serva davvero ad affrontare e, possibilmente a risolvere, il problema del traffico urbano. Per ora, con il completamento del primo tronco effettivo del « metro » romano, dall'Osteria del Curato a piazza Rinascimento, è previsto un secondo tronco, quello che da Termini (quindi dall'Eur) si spingerà fino al villaggio Angelini a Val Melaina, inoltre una breve linea a Napoli ed una a Torino: un primo passo, ma un passo importante, perché vuol dire che finalmente, in Italia, si è rotto il ghiaccio della sfiducia nelle ferrovie urbane sotterranee che ha sempre contraddistinto dal 1872 ad oggi l'opinione tecnica e politica dei responsabili dei nostri servizi urbani.

Qualcosa si muove, dunque, all'orizzonte della politica dei trasporti. Ovviamente molto resta ancora da fare e da programmare, con oculatezza e senza insensata approssimazione o falsi trionfalismi. Ma l'importante è essersi convinti della necessità di operare nel senso della rivalorizzazione del trasporto pubblico. E ciò ha tanto più valore nei riguardi della crisi energetica se si pensa — come ha osservato il Ministro Martinelli al Senato — che, rispetto al consumo totale di energia per i trasporti nel Paese, le autovetture private assorbono il 36 per cento, il trasporto viaggiatori su strada urbana l'1,1 per cento come del resto quello delle merci, mentre i viaggiatori per ferrovia assorbono il 2,6 per cento, le merci l'1,8 e i trasporti aerei quasi il 18 per cento.

Gianluigi GAZZETTI

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Al Brennero alla ricerca della ferrovia sotto la neve

Dopo le slavine

Sulla linea di Tarvisio le cose non vanno diversamente: appena oltre Tarvisio una frana ha fatto letteralmente scomparire il tracciato ferroviario. La mobilitazione di tutto il personale e di tutti i mezzi a disposizione italiani e austriaci consente di riattivare la linea in breve tempo.

I BAMBINI della nostra scuola elementare di Innsbruck sono stati forse gli unici a non accorgersi, almeno in un primo tempo, di quanto stava accadendo lungo la ferrovia. La loro maestra, la signora Terranova, era giunta regolarmente, sia pure con un po' di ritardo, da Terme di Brennero dove abita. Quel ritardo era stato determinato dal fatto che la signora, venuta a conoscenza di quanto era accaduto più a monte aveva coperto il lungo percorso da Terme ad Innsbruck a piedi, sotto la neve.

Tutto è cominciato al mattino del cinque aprile, quando il treno 7870 si è fermato appena fuori Moncucco per mancanza di corrente; il convoglio marciava con una leggera « gobba », sette minuti, pochi, ma sufficienti a salvare i viaggiatori che l'affollavano. Se fosse stato in orario si sarebbe trovato in mezzo alla valanga ed è facile immaginare quali sarebbero state le conseguenze. Dopo qualche minuto di attesa la corrente era tornata, ma il Capo Treno, Sergio Trovò, non ha ritenuto opportuno autorizzare il macchinista a riprendere la corsa: prima di ripartire voleva rendersi conto del motivo della interruzione. L'intensa vibrazione dei fili della corrente e un sordo rumore che veniva dalla gola, più a valle lo inducevano a presagire il pericolo. La corrente in effetti era venuta a mancare per lo scatto dei sezionatori, ma un filo a terra, a contatto con la neve facendo massa aveva ripreso ad alimentare la linea. Un secondo disastro scongiurato, quindi, grazie alla prudenza del nostro Capo Treno.

In breve la notizia della slavina aveva fatto il giro degli impianti e degli uffici e la complessa macchina dei soccorsi si era messa in movimento. Come accade in situazioni del genere la prima preoccupazione di tutti era il ripristino della circolazione: i treni debbono riprendere la marcia, costi qualsiasi sacrificio, si lavori notte e giorno, ma i treni non possono aspettare e con essi i viaggiatori e le merci.

Il Capo Reparto I.E., Cav. Scarlata, aveva approntato in breve un treno cantiere per ripristinare appena possibile la linea elettrica; gli altri, il Movimento, la Trazione, i Lavori avevano già dato l'avvio ai vari interventi e così dopo due giorni i treni hanno ripreso a circolare. Dire che sono stati due giorni terribili è certamente poco: la bufera di neve, per esempio aveva costretto il treno cantiere a retrocedere e così la linea aerea era stata riattivata ancorando i pali a zatteroni di fortuna. La Trazione aveva fornito i mezzi di trazione, i Lavori gli uomini, il Movimento e per esso il titolare di Bolzano aveva impedito che la linea rimanesse imbottigliata dirottando i convogli su altre direzioni.

Ma ecco il dieci aprile precipita la seconda slavina e tutto resta sepolto per un fronte di cen-

LE FOTO (sopra e a destra, nell'ordine):

Così si presentava la stazione di Brennero al mattino del 5 aprile: di qui sono partite le prime squadre di soccorso.

La slavina ha travolto la linea ferroviaria per una lunghezza di oltre duecento metri: detriti e neve bloccano anche la strada.

La massa nevosa supera i sei-sette metri di altezza: lo sgombero è reso difficile anche dal pericolo di frane.

Durante i lavori la neve che continua a cadere cancella tratti di binario rendendo difficile i movimenti dei mezzi.

Oltre quaranta pali di sostegno della linea aerea sono stati travolti; mille e cinquecento metri di filo sono a terra.

tinaia di metri sotto una massa enorme di neve e di detriti. Non erano più possibili soluzioni provvisorie: oltre tutto bisognava lavorare in condizioni di permanente emergenza per la minaccia incombente di nuove slavine. Siamo andati anche noi con gli altri nella zona delle slavine e le fotografie che illustrano queste pagine sono il risultato di una fortunosa marcia sulla neve. Il nostro fotografo, Avanzi, e l'autista, Anninchini, hanno compiuto dei prodigi; il secondo per portarci il più vicino possibile al fronte delle slavine, il primo avventurandosi in alto per meglio ritrarre le scene. Una volta abbiamo dovuto tirarlo fuori da una buca che si era aperta sotto i suoi piedi, nella neve molle.

A dare una mano ai ferrovieri sono venuti gli alpini del Battaglione « Morbegno » al comando del Colonnello Manfredi, le guide alpine, gli elicotteri e i colleghi austriaci. Il Capo Compartimento, ing. Puccio ha avuto il suo da fare ed al termine, quando finalmente ha potuto concedersi un po' di riposo si è preoccupato di ringraziare quanti hanno collaborato e in primo luogo i ferrovieri tutti.

Questa nostra breve permanenza qui a Brennero ci ha dato tra l'altro la misura esatta dei sacrifici, delle difficoltà di ogni genere che questi nostri colleghi debbono superare. La buona volontà di tutti cerca di sopperire alle tante carenze: abbiamo promesso di tornare, di parlare con più calma dei loro problemi, di illustrare la loro vita di ogni giorno.

Fulvio DUZZI

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Tutto containers tra Genova e Napoli

Si tratta di un treno composto di carri adibiti ad esclusivo trasporto di containers tra i due porti di Genova e Napoli. Contribuirà a incrementare il traffico merci tra i nostri due maggiori porti

E' STATA decisa l'attuazione di un treno « bloccato », composto da 12 o 13 carri ferroviari, per il trasporto di soli containers tra il porto di Genova e quello di Napoli. Il convoglio, a cadenza settimanale, è stato denominato « Treno Azzurro », dal colore dei vagoni.

Si tratta di un'iniziativa che potrà senz'altro contribuire a dare un impulso alla ripresa del traffico delle merci che nel Compartimento di Genova ha subito, in questi ultimi tempi, una leggera flessione. La fluttuazione delle monete straniere ha spinto molte ditte a effettuare imponenti acquisti di merci all'estero: merci che una volta sbarcate non sono state tempestivamente ritirate, probabilmente per difficoltà di immagazzinamento da parte degli acquirenti, per cui il periodo di utilizzazione dei carri ferroviari è arrivato sino a 17 giorni, triplicando cioè il ciclo normale di impegno per ogni spedizione dei carri stessi. Inoltre, i numerosi allarmi nella presunta presenza di ordigni esplosivi sulle linee, che hanno bloccato, sia pure temporaneamente, il traffico, hanno avuto pesanti riflessi sull'andamento dei treni merci.

Comunque, agli effetti di una generale ripresa del traffico delle merci nell'ambito del Compartimento di Genova saranno decisive le opere di miglioramento e ammodernamento delle linee e degli impianti già iniziate per cui è prevista una spesa di oltre 3 miliardi di lire e che proseguiranno con un ulteriore investimento di altri 11 miliardi. Ricordiamo in particolare quelle per dotare il nodo ferroviario del capoluogo di apparati modernissimi che, oltre a fornire ai dirigenti dell'esercizio tutte le informazioni per adottare i provvedimenti necessari a rendere più rapida la circolazione, consentiranno di conoscere l'esatta ubicazione dei carri merci al fine di migliorare l'appuntamento treno-nave.

P.

L'affermazione del nuovo mezzo

LA PRODUZIONE mondiale di containers si è da alcuni anni stabilizzata e concentrata in Giappone, USA ed Europa per l'80-90 per cento. Il settore ha naturalmente avvertito, in questi ultimi tempi, i riflessi negativi della recessione economica generale. I ridotti scambi commerciali a livello internazionale hanno comportato un minore utilizzo dei mezzi di trasporto e quindi anche dei containers, rendendo esuberante il parco mondiale, costituito da un milione e mezzo di unità (equivalente a 20 piedi). Circa un terzo di questo parco mondiale è di proprietà di società di « leasing », che, anch'esse investite dalla crisi, hanno dovuto sensibilmente ridurre la loro capacità d'intervento sul mercato di acquisto. La situazione è destinata a protrarsi, presumibilmente, per tutto l'anno: forse all'inizio del 1976 si avvertiranno i primi sintomi della ripresa.

L'affermazione del container come mezzo di trasporto è stato l'elemento positivo che ha caratterizzato gli anni '70, con una progressiva dilatazione del suo utilizzo verso sempre nuovi settori merceologici e nuove direttrici di traffico. La stessa recessione ha indotto a ricercare nuovi settori di applicazione del container su linee e direttrici diverse. Così oggi si assiste alla sua espansione nei Paesi del Terzo Mondo e nell'Est europeo, non tanto perché siano questi Paesi ad avvertirne l'esigenza, quanto perché quelli industrializzati chiedono che le merci destinate all'interscambio vengano spedite con questo sistema. E' noto come il trasporto containerizzato si sia pienamente affermato sulle coste dell'Atlantico e del Pacifico, degli Stati Uniti e del Canada, nel Nord Europa, nel Mediterraneo e in Giappone. Oggi, sviluppi consistenti nell'utilizzazione dei trasporti integrati si avvertono nell'URSS e nei Paesi del Comecon (il MEC dell'Est), in Sud Africa, Australia, Estremo Oriente e tra non molto si registreranno anche in Sud America. Sono poi numerose le « containerships » in costruzione nei cantieri mondiali.

S. A.

Franco Biagini e Antonio Fiorillo, rispettivamente Macchinista e A. Macchinista del locomotore della Freccia del Sud che è stato oggetto del criminale attentato nei pressi della stazione di Incisa Valdarno lo scorso dodici aprile, sono stati ricevuti a Roma dal Ministro dei Trasporti e dal Direttore Generale. Il Ministro, Senatore Martinelli, ha espresso il suo elogio a Biagini e Fiorillo per il coraggioso comportamento nella drammatica circostanza e che ha in particolare contribuito a riportare la calma e salvaguardare la sicurezza dei viaggiatori scesi dal treno in preda al panico. Per incarico del Ministro il nostro Direttore Generale, ing. Mayer, ha altresì inviato un messaggio di compiacimento al Capo Treno del convoglio, Dino Colombini, del D.P.V. di Grosseto per il suo responsabile e generoso comportamento. A tutto il personale di servizio sul convoglio è stato infine concesso un premio speciale.

CHI SONO

Franco Biagini

Franco Biagini è nato e vive a Firenze. 47 anni, alto, un fisico dalla struttura solida e tuttavia agile; insomma il fisico del ruolo per un macchinista. Temperamento decisamente estroverso — è un « Ariete » — parola facile idee chiare: ne ha data una prova evidente quando il Ministro lo ha intrattenuto a colloquio. E' sposato con la signora Carla Bellucci, fiorentina come lui, ed ha tre figli: Franca di 17 anni che sta per diplomarsi maestra d'infanzia, Maurizio di 13 che frequenta la seconda media e Laura di 8 seconda elementare. La famiglia abita in un appartamento di via Bandelli nel rione del Poggetto. Una vita per molti aspetti tranquilla serena, ma il lavoro di papà comporta un certo disagio per tutti (difficile stare insieme e in specie la festa) e preoccupazioni in particolare per signora Carla: le stesse preoccupazioni che angustiano tutte le moglie dei ferrovieri impegnati in settori più esposti al pericolo.

Franco Biagini è nato il 12 aprile: lo stesso giorno in cui ha avuto luogo l'attentato al suo treno. Forse anche qui un segno del destino, per lo scampato pericolo.

Antonio Fiorillo

Antonio Fiorillo, Aiuto Macchinista, ha 23 anni. E' nato e vive a Pistoia. Ha il diploma di Geometra e adesso studia architettura, compatibilmente con le esigenze di servizio. Mingherlino, viso scavato, una corta barba, occhi scuri inquieti penetranti. E' personaggio del nostro tempo, quanto Biagini è personaggio della tradizione. Considera e rispetta il suo lavoro, ha un senso maturo delle sue responsabilità. Il giorno dell'attentato viaggiava per la prima volta come aiuto del Macchinista Biagini.

Trasporti regionali

E' STATA presentata recentemente alla Camera la proposta di una legge-quadro per fissare i principi di base ai quali le Regioni a statuto ordinario, quelle a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano, dovranno attenersi nell'emanazione delle norme legislative per quanto riguarda i trasporti pubblici locali.

Nella proposta è specificato che i trasporti pubblici locali sono di competenza regionale, qualunque sia il modo in cui vengono esercitati, con esclusione dei servizi aerei, marittimi e ferroviari, e che competono alle Regioni anche i servizi di trasporto pubblico locale le cui linee in parte interessano il territorio di una Regione confinante; in tal caso, la competenza spetta alla Regione nel cui territorio vi è una prevalenza chilometrica di svolgimento della linea. Le Regioni dovranno provvedere a definire la politica regionale dei trasporti, a pianificare i trasporti in concessione con l'uso del territorio e con lo sviluppo urbanistico e a stanziare contributi alle aziende di trasporto, sia per gli investimenti che per le spese di esercizio.

Ciascuna Regione ha facoltà di istituire un comitato regionale di coordinamento dei trasporti con funzioni consultive. Di tale comitato, che sarà presieduto dall'assessore regionale ai trasporti o da un suo delegato, faranno parte i rappresentanti dei consorzi di trasporto degli enti locali e di navigazione interna compresi, anche parzialmente, nel territorio regionale, nonché i rappresentanti dei comuni capoluoghi di provincia, dell'ufficio provinciale della Motorizzazione Civile del capo luogo della Regione, della direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato, della direzione del compartimento della viabilità dell'ANAS, della direzione compartimentale dell'Aviazione Civile, degli enti portuali delle Regioni marittime, delle associazioni nazionali delle aziende locali di trasporto e delle organizzazioni sindacali dei lavoratori dei trasporti a carattere nazionale.

Nella proposta di legge è stabilito, inoltre, che i servizi di trasporto locali devono essere effettuati da aziende pubbliche, oppure da imprenditori privati ma a condizione che ne abbiano ottenuto la concessione provvisoria o definitiva.

Le concessioni provvisorie dovranno avere la durata massima di un anno, con la possibilità di proroga di un altro anno, e sono revocabili in ogni momento, mentre quelle a carattere definitivo avranno la durata massima di nove anni e possono essere rinnovate.

Infine, nella parte della proposta di legge concernente le disposizioni finanziarie viene esplicitamente stabilito che i contributi per gli investimenti e per l'esercizio dei trasporti locali, sono a carico della Regione.

P.

Allo studio dell'UIC i "punti caldi" europei

UN'ANALISI dei « punti caldi » della rete europea, ossia di quelle linee e di quei nodi ferroviari soggetti a crisi di capacità a causa dell'intenso traffico, è stata ultimamente disposta dall'Unione internazionale delle ferrovie (U.I.C.) nel quadro del « Piano direttore delle ferrovie europee ». Il Piano, che comprende ben tremila chilometri di nuove linee, tra le quali la « Direttissima » Roma-Firenze e le nuove infrastrutture del Brennero e del Gottardo, opererà un radicale cambiamento dell'intero sistema ferroviario europeo, anche in virtù dell'impiego intensivo dell'elettronica e delle tecniche della cibernetica.

Per quanto riguarda la velocità, è certo che sarà superato il livello dei 200 chilometri all'ora lungo le grandi arterie ferroviarie.

Di questo e di altri problemi si è occupata, durante una lunga riunione, la « Commissione ricerche e prospettive » dell'U.I.C. che ha ricevuto in questi giorni anche la relazione conclusiva del gruppo di lavoro per il nuovo « asse del Brennero ».

E' stato, tra l'altro, deliberato di proseguire gli studi relativi alle grandi linee di comunicazione ferroviaria e di mettere anche a punto, con particolare riferimento al « Piano direttore », alcune analisi riguardanti i costi-benefici delle infrastrutture di interesse internazionale da eseguire.

Da rilevare, inoltre, che il lavoro che si sta svolgendo per definire l'immagine provvisoria delle ferrovie del futuro, ha portato, tra l'altro, alla decisione di istituire nuovi gruppi di lavoro, cinque per l'esattezza, che si occuperanno rispettivamente dei trasporti combinati, dei traffici a carattere stagionale, dei treni notturni, dei collegamenti intercity e dei trasporti merci a treni completi.

La presidenza del gruppo che dovrà occuparsi dei traffici a carattere stagionale è stata affidata alla Direzione Generale delle FS.

P.

Un simulatore di guida per treni veloci

UN'IMPORTANTE industria nazionale ha realizzato per le FS un simulatore di guida per l'addestramento del personale di macchina alla condotta di treni con velocità fino a 200 Km/h, dotati di apparecchiature per la ripetizione dei segnali in macchina ed il controllo di velocità.

L'impianto, ubicato su un veicolo ferroviario, è dotato di un minicalcolatore e permette di simulare le condizioni di marcia di una Ale 601 o di una E444 sui percorsi Roma-Napoli C. o Roma-Napoli Mergellina e viceversa.

Per dare al macchinista la sensazione di trovarsi effettivamente su un'elettromotrice è stata realizzata una cabina di guida di Ale 601 completa di strumenti, comandi ed apparecchiature di sicurezza. Per rendere la simulazione più completa sono state adottate le stesse leve di comando del rubinetto del freno e del combinatore di velocità in opera su questo tipo di Ale.

La cabina è stata dotata di altoparlanti per la riproduzione dei rumori, variabili con la velocità, di un monitor a colori da 25 pollici per la visualizzazione dei segnali e di un meccanismo di oscillazione per realizzare l'effetto dovuto alle accelerazioni ed alle decelerazioni.

Il macchinista deve eseguire inizialmente una sequenza di operazioni analoghe a quelle che si compiono per mettere in funzione un rotabile (alzamento pantografo, chiusura dell'interruttore rapido, avviamento dei compressori e degli alternatori, ecc.). All'azionamento di ciascuno dei relativi pulsanti corrisponde una funzione simulata da una logica a relè. I comandi di guida veri e propri, invece, sono collegati al calcolatore. L'operato del macchinista viene seguito da un assistente che ha a disposizione un banco su cui sono montati il monitor e tutti gli altri strumenti della cabina esclusi i comandi di guida. Egli può seguire in tal modo la prova disponendo delle stesse informazioni che ha il macchinista e può, mediante apposite tastiere, modificare l'aspetto dei segnali per simulare condizioni di marcia non previste dal normale orario del treno.

Un sistema televisivo a circuito chiuso consente di inviare su due monitor a colori (sistemati rispettivamente nella cabina di guida e sul banco dell'assistente) le immagini dei segnali che si presentano lungo la linea man mano che il convoglio avanza. L'aspetto di questi varia di volta in volta secondo un programma registrato su nastro magnetico.

Renzo MARINI

(Da uno studio degli Ingg. Tescola, Altamura, Faletti e Rossi pubblicato sul n. 3-4 della Rivista « Marelli »).

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Proposto un comitato interministeriale per i trasporti

ALCUNI Deputati hanno presentato una proposta di legge per l'istituzione di un comitato interministeriale per i trasporti. La proposta, che si compone di sette articoli, tende a far assorbire a tale comitato le attribuzioni del CIPE per quanto riguarda il coordinamento della politica dei trasporti nel quadro della programmazione economica nazionale. Fra l'altro, i compiti dovrebbero essere i seguenti: provvedere a stabilire i criteri per la pubblicazione del conto annuale dei trasporti, fissare indirizzi della politica economica nel settore, approvare i piani di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie, i programmi di costruzione o di ricostruzione, i progetti di costruzione di linee metropolitane, i programmi di massima riguardanti strade ordinarie di grande comunicazione e di autostrade, i piani di ammodernamento e potenziamento dei servizi aerei, i programmi di istituzione e costruzione di nuovi aeroporti, i programmi di ammodernamento e potenziamento dei servizi di telecomunicazione.

La proposta affida al Ministro dei Trasporti la presidenza del comitato, che dovrebbe essere composto, in via permanente, dai Ministri del Bilancio e della Programmazione Economica, della Difesa, dell'Interno, dei Lavori Pubblici, della Marina Mercantile, delle Partecipazioni Statali, delle Poste e Telecomunicazioni, del Tesoro e del Turismo e Spettacolo. E' anche prevista, nell'ambito del comitato, l'istituzione di una commissione consultiva interregionale per l'esame dei problemi che interessano le singole Regioni in materia di trasporti.

E' altresì prevista l'istituzione di un Ufficio Studi e Documentazione per il reperimento di informazioni e di dati, anche previsionali, riguardante il settore interessato.

S .A.

Offriamo la nostra solidarietà

CI SONO pervenute — e ci pervengono continuamente — lettere di incitamento e di plauso per la nostra iniziativa a favore delle famiglie dei colleghi che hanno figli handicappati. Ringraziamo tutti indistintamente, è ovvio, ma per alcuni dobbiamo farlo in modo particolare: per coloro, cioè, che ci hanno rivolto parole non solo d'incitamento e plauso ma anche di sostegno, in quanto con esse ci hanno consentito di penetrare ancor più nel vivo della dolorosa materia e ci hanno chiarito vari punti, vari aspetti ancora in ombra del grave problema.

Il Capo Gestione Sup. Angelo Randi, di Bagnacavallo, ha un figlio con le cataratte congenite in entrambi gli occhi. Deve farlo operare. Qualche speranza pare che ci sia. Scrive: « Ci vorranno milioni. Io farò dei sacrifici: per i figli si fa tutto. Chiederò un prestito alla banca e per restituirlo aspetterò di andare in pensione per pagare il debito con la liquidazione... State certi che nessuno vi verrà mai incontro con aiuti finanziari chi ha una disgrazia in casa si deve arrangiare da solo ». Conclusione amara. La realtà non di rado ha questo sapore. Saremmo tentati di dire che lo ha sempre. Ma non vogliamo farlo. Almeno questa volta, in questa occasione. Perché noi stiamo lavorando proprio per cercare di rendere questa realtà un po' meno sgradevole. E confidiamo di riuscirci al più presto.

L'Assistente di stazione Amilcare Romani, consigliere della Sezione di Ancona dell'Associazione Italiana per l'assistenza agli spastici, ha anche lui un figlio handicappato. Scrive: « Conosco tanti ferrovieri che si trovano nelle mie stesse condizioni... Tutte le iniziative che si prenderanno — raccomanda, poi — saranno più gradite se mireranno all'inserimento in tutti i ranghi della società di tutti i minorati ». E questo è indubbiamente un consiglio prezioso che speriamo venga accolto da chi è o sarà in grado di concretarlo. Per quanto ci riguarda, auspichiamo che possa costituire un risultato, sia pure indiretto, della nostra iniziativa.

Un altro padre di minorato, Lucio Coccioni, ferroviere in pensione, presidente della Sezione anconetana dell'A.N.F.Fa.S. (Associazione Nazionale Famiglie di Fanciulli Subnormali), nel plaudire all'azione intrapresa da « Voci » ci ha inviato una nota — di cui lo ringraziamo — che ci è stata molto utile per chiarirci i termini generali del problema. Altrettanto ha fatto il signor Cecchi, presidente della Sezione di Napoli della stessa Associazione. Ringraziamo anche lui e facciamo molto volentieri nostro — cioè lo rivolgiamo a tutti i ferrovieri — lo slogan che ci ha mandato: « Aiutateci ad aiutarli! ».

Un'altra lettera. E' di Orfeo Forlicco, Capo Tecnico Sup. della Squadra Rialzo di Roma Prenestina. Scrive: « Se Voci della Rotaia saprà iniziare e vincere questa battaglia sacrosanta, avrà dimostrato una sensibilità che finora nessuno ha avuto ». E anche lui ci rivolge l'umanissimo suggerimento di fare in modo che i ragazzi subnormali possano « guadagnarsi il pane come ogni cittadino che si rispetti ». Anche a lui, quindi, diciamo quanto abbiamo detto al collega Romani.

Bruno Valicandro del Dopolavoro di Firenze ha espresso un parere sostanzialmente non diverso. Scrive: « Occorre assicurare il diritto al lavoro per gli handicappati adulti. Occorre assicurare, nei Comuni e nei quartieri, centri di riabilitazione, ambulatori ecc. Occorre coordinare gli stanziamenti in modo che ne sia garantita l'equa ripartizione... Per quanto ci riguarda come ferrovieri, penso che molto si potrebbe fare ». E conclude esprimento l'augurio che « il problema sollevato..., il quale è veramente un drammatico problema per tante famiglie, possa trovare nei ferrovieri e nel nostro giornale un valido contributo per una giusta e umana soluzione ».

Ce lo auguriamo anche noi. E affinché l'augurio si tramuti quanto prima in concretezza, stiamo lavorando attivamente sul piano della collaborazione. Perché, amici ferrovieri, ve lo abbiamo già detto: non soltanto da « Voci » e dai suoi lettori deve essere guidata in porto questa iniziativa; deve farlo tutta la grande famiglia ferroviaria. Confidiamo che presto, questa concretezza, riusciremo a raggiungerla. E allora ciascuno di noi potrà dire: « In questa grande e buona cosa c'è anche una parte di me ». Non con retorica e non con orgoglio, potrà dirlo, ma con la gioia pacata che nasce dalla consapevolezza di aver costruito qualcosa, anche se una piccolissima parte del tutto, come può essere, per esempio, una tessera di un grande mosaico.

Da zona disagiata a operosa comunità

IERI E

LA CONOSCEVANO in pochi, una volta: i ferrovieri che vi venivano a prestare servizio e che trascorrevano i due anni di « zona disagiata » contando i giorni e le ore, e gli uomini, militari e civili, dell'allevamento di cavalli da competizione situato a poca distanza dalla stazione, sulla fertile pianura che segna il confine tra il Logudoro e l'Anglona. Da questo allevamento è venuto Olindo di Oristano, un cavallo famoso che, montato dal Capitano Unali, conquistò un numero infinito di allori nei concorsi ippici di tutta l'Europa; non solo, ma il modo di cavalcare del capitano Unali — lasciare libero l'animale, non chiamarlo agli ostacoli, assecondarne le reazioni istintive — è divenuto una scuola seguita dai nostri attuali migliori cavalieri.

Per quel che riguarda il nodo ferroviario non vi sono episodi dello stesso interesse da ricordare. Diciamo che non vi erano, perché ora ci sarebbe da gridare al miracolo tornando, come è accaduto a noi, dopo tanti anni in questa stazione. Allora c'era un fabbricato viaggiatori dall'intonaco scrostato, dalle linee architettoniche che richiamavano le stazioni del Veneto, c'erano alcuni serbatoi d'acqua rugginosi, un filare d'eucalipti, nuvole di zanzare e un groviglio di binari e scambi che davano, al nuovo arrivato, una idea della durezza del servizio. Gli alloggi erano arrangiati un po' dovunque, per mangiare ci si adattava e nei pochi momenti liberi si raggiungeva Ozieri per bere un bicchiere di vino

LA STAZIONE DI CHILIVANI OGGI

e parlare di cavalli e caccia con qualcuno del posto.

Le zanzare erano una conseguenza indiretta dell'allevamento dei cavalli: infatti, poiché i primi trasporti di bestiame effettuati per ferrovia erano diretti esclusivamente all'allevamento di cavalli, venne deciso di costituire sulla punta degli scambi una platea di lavaggio che a lungo andare ha finito col servire tutti i carri di bestiame dell'Isola.

Adesso tutto è diverso: un gruppo di palazzine è in costruzione, altre case sono sparse qua e là e il titolare, il sig. Manca, ci ha parlato a lungo dei progetti della Regione e della municipalità di Ozieri per valorizzare la vasta pianura e la presenza di un nodo ferroviario. Vi sarà un insediamento industriale, raccordato, il nucleo abitato si ingrandirà, ci sarà lavoro per molti e i ferrovieri non saranno più gli unici abitanti del centro. Per ora sono centosettanta i ferrovieri che prestano servizio nell'impianto, vi sono inoltre una trentina di pensionati che, restati nella zona, fanno sentire la loro presenza nelle attività dopolavoristiche e del tempo libero. Proprio a questo si è dedicato il Sig. Manca: ha rimesso in piedi il dopolavoro; c'è il bar ed una saletta per le riunioni, in uno scantinato la palestra ove un gruppo di schermidori si prepara sotto la guida del sig. Manca stesso; c'è il campo per la pallacanestro con una squadra di giovani bene affiatata. Ma soprattutto c'è la scuola materna: le due insegnanti e l'inserviente sono della Regione, due grandi aule, la cucina, i sessanta bambini dai tre ai sei anni e tutto il resto sono nostri. Per « tutto il resto » intendiamo i banchi, le mille cose che arredano un asilo, e il pranzo che ogni giorno, per sei giorni la settimana il sig. Manca riesce a far allestire per i piccoli. I genitori pagano una retta di tremila lire mensili, il bar del dopolavoro e le bevande della mensa forniscono il resto. I bambini, sorridenti, affollano le due aule, giocano, studiano, si divertono sotto la guida delle due insegnanti ed è un piacere vederli. Forse, fra qualche tempo si parlerà proprio di questo, ricordando il periodo pionieristico di Chilivani: di una scuola materna nata dal nulla e retta solamente dalla buona volontà.

I problemi che si presentano alla comunità ferroviaria non sono pochi; abbiamo parlato del lavaggio dei carri: ora è in costruzione una platea in cemento in modo da evitare l'accumularsi del letame lungo i binari. Racconta Manca che l'estate scorsa uno dei carri aveva contenuto bestiame proveniente dalla Europa Orientale e insieme ad esso era giunta una certa zanzara che sembrava pascersi degli insetticidi normali. Fu necessario chiederne al Sanitario di un tipo particolare e nel frattempo furono in molti ad avere sulla pelle i segni della fastidiosa presenza del dittero.

Quello che conta, ed è veramente importante, è il fatto che oramai Chilivani non è più il luogo ove si trascorrevano i due anni di « zona disagiata ». I trenta pensionati sono la prova che il nodo ferroviario si è trasformato in comunità, in un centro ove si lavora, ove si vive e ove potranno vivere anche i figli dei nostri figli.

V. S.

Sopra, l'asilo nido di Chilivani. La scuola materna è nata dal nulla ed è retta soltanto dalla buona volontà. A sinistra, le palazzine per gli alloggi del personale in costruzione a Chilivani.

BINARI NEL MONDO

SVEZIA: una delle reti più moderne d'Europa

LA SVEZIA, dove l'ingegno e l'operosità dell'uomo hanno reso possibile la vita anche nelle zone artiche, in cui d'inverno per alcune settimane non sorge il sole e la temperatura scende a varie decine di gradi sotto lo zero, ha una superficie di 450.000 km², pari ad una volta e mezza quella dell'Italia, coperta per circa la metà da foreste, ed una popolazione di 8 milioni di abitanti, concentrata prevalentemente al Sud.

L'economia svedese dipende in misura determinante dal commercio con l'estero e la produzione industriale, che ha subito nel 1973 un incremento complessivo rispetto all'anno precedente dell'8%, viene esportata per circa la metà.

La motorizzazione privata in Svezia, che è al settimo posto nella graduatoria mondiale, ha raggiunto nel 1972 i 310 veicoli per 1000 abitanti.

Lo sviluppo della motorizzazione, conseguenza dell'elevato livello di vita del paese, che è uno dei migliori del mondo, non impedisce tuttavia una crescente utilizzazione dei servizi di trasporto pubblico ed in particolare di quelli ferroviari.

In questo favorevole contesto economico si colloca l'attività delle SJ (Statens Järnvägar) che eserciscono una delle reti ferroviarie nazionali più moderne d'Europa.

La prima ferrovia aperta al traffico in Svezia fu una linea a scartamento ridotto realizzata nel 1849 da una società privata del Värmland. Le SJ inaugurarono nel dicembre 1856 due linee destinate a costituire l'embrione della futura rete nazionale: la Mälmo-Lund e la Göteborg-Jonsered. Attualmente la rete delle SJ ha una estensione di 11954 km e si addensa nella zona sud del paese. La Svezia ha, con riferimento alla popolazione, la più elevata densità ferroviaria d'Europa, con 1,4 km di linea per 1000 abitanti.

L'elettrificazione ebbe inizio presso le Ferrovie Svedesi a titolo sperimentale nel 1895. Nel 1915 fu elettrificata una tratta della linea destinata al trasporto del minerale di ferro nella Lapponia settentrionale. Oggi più di metà della rete (7520 km) è elettrificata in corrente monofase a frequenza ferroviaria (15.000 V, 16 2/3 Hz) e su di essa si concentra il 94% del traffico merci.

La linea che collega Trelleborg, al Sud della Svezia, con Narvik, nella Norvegia settentrionale, interessata dal traffico di minerale di ferro proveniente dalla zona di Kiruna, è una delle tratte elettrificate più lunghe del mondo (2210 km, di cui 2171 in territorio svedese).

Le SJ hanno concentrato in questi ultimi anni i propri interventi sui settori più vitali della propria attività, difendendosi dalla concorrenza particolarmente agguerrita degli altri sistemi di trasporto ed attuando una moderna politica di marketing, con risultati positivi, come mostrano i più recenti dati del traffico e di bilancio.

Nel settore merci le Ferrovie debbono vincere la concorrenza della navigazione e del trasporto stradale, che in Svezia opera in condizioni di notevole vantaggio potendo impiegare veicoli tra i maggiori d'Europa, con lunghezza di 24 m e peso massimo complessivo di 51 tonnellate.

Le Ferrovie Svedesi, abbandonato il traffico merci locale, ritengono che il proprio campo d'azione sia quello delle distanze superiori a 200 km, con difficoltà concorrenziali per quelle comprese tra i 200 ed i 400 km.

Il traffico dei containers, pur non avendo avuto lo sviluppo sperato, è tuttora in espansione e le stazioni delle SJ attrezzate con terminali containers, che nel 1969 erano 6 oggi sono in numero di 15.

Per il traffico viaggiatori le SJ ritengono che il concorrente più temibile non sia tanto l'aereo, le cui tariffe aumentano molto più rapidamente di quelle ferroviarie, ma la automobile. Esse pertanto stanno conducendo, anche in questo settore, una politica di acquisizione di traffico, fondata su agevolazioni tariffarie, che sta dando risultati incoraggianti.

Sulla scorta dei risultati di un sondaggio d'opinione sono state messe in vendita delle tessere, al prezzo di 350 Corone (circa 56.000 lire), che danno diritto per tutto l'anno ad una riduzione del 50% sulle tariffe ordinarie. L'obiettivo per quest'anno è di venderne 10.000, ma nel mese di aprile la stazione di Stoccolma Centrale ne aveva già vendute 700.

Le Ferrovie Svedesi durante l'esercizio 1972-73 hanno trasportato 61,5 milioni di tonnellate di merci (56,4 nel 1971-72). L'incremento, pari al 9 per cento, è dovuto in gran parte ai trasporti internazionali e riflette la ripresa registrata nel settore delle esportazioni dei legnami e delle industrie metallurgica e mineraria. Per quest'ultima in particolare si è avuto un aumento dei trasporti di minerale di ferro da Kiruna a Narvik che registreranno prevedibilmente nel prossimo quinquennio ulteriori aumenti dell'ordine del milione di tonnellate l'anno, e costituiranno quindi, in un prossimo futuro, il 50% del traffico merci complessivo della rete.

Nello stesso esercizio le SJ hanno trasportato 57 milioni di viaggiatori (59,4 nel 1971-72). L'apparente diminuzione del 4% è dovuta al passag-

Qui sopra e in alto, convogli suburbani a Stoccolma.

gio di alcune linee suburbane di Stoccolma dalla rete SJ a quella della Stockholm Lokaltrafik, avvenuto nel maggio 1972. Prescindendo infatti dal traffico suburbano di Stoccolma si è avuto un incremento del 3% circa del numero dei viaggiatori.
In occasione delle recenti difficoltà nell'approvvigionamento del petrolio si sono registrati ulteriori notevoli incrementi nel traffico viaggiatori che, alla fine del maggio 1974, nonostante che la situazione energetica fosse nel frattempo migliorata, era ancora superiore del 15%, con punte del 25% su alcune linee, a quello dello stesso periodo del 1973.
L'esercizio 1972-73 si è concluso per le Ferrovie Svedesi con un attivo di 39 milioni di Corone (115 nell'esercizio precedente).
Le locomotive più moderne del parco SJ sono quelle del tipo Rc, destinato a sostituire gradualmente i mezzi di trazione meno recenti. Esse sono dotate di una potenza complessiva di 4900 HP, di un equipaggiamento con tyristori per la regolazione statica della velocità e possono marciare ad una velocità massima di 135 km/h. Verso la metà dell'anno scorso il parco comprendeva 115 unità di questo tipo e ne erano in costruzione o in programma per l'acquisto altre 65.
Queste locomotive sono state fornite dall'industria svedese, in versioni fondamentalmente simili a quella realizzata per le SJ, anche alle Ferrovie Norvegesi, Romene, Jugoslave ed Austriache.
L'anno scorso le SJ hanno stipulato con l'ASEA un contratto per la realizzazione di un convoglio sperimentale a cassa inclinabile atto a velocità di 200-250 km/h. Le prime prove pratiche verranno effettuate fra Hallsberg e Töreboda.
Le Ferrovie Svedesi non ritengono prioritario il problema delle alte velocità in quanto i servizi offerti sono nel complesso ancora competitivi, come mostrano gl'incrementi del traffico di cui si è detto dianzi, e tendono quindi ad aumentare più le velocità commerciali che quelle massime.
Sulla Stoccolma Göteborg, ad esempio, la velocità massima ammessa è di 130 km/h e quella commerciale è di 110 km/h, il che può considerarsi un risultato soddisfacente.
Sulle linee secondarie non elettrificate, caratterizzate per lo più da un traffico modesto, il servizio viaggiatori è effettuato con automotrici Diesel leggere (18,9 tonn.) che possono viaggiare ad una velocità massima di 115 km/h. Si tratta di veri e propri autobus su rotaia, utilizzati anche dalle vicine Ferrovie Finlandesi (VR), concepiti per l'esercizio con il solo macchinista.
Recentemente sono state commissionate alla Nohab 45 locomotive Diesel-elettriche, destinate al traino dei treni merci pesanti sulle linee del Nord, che verranno costruite tra il 1975 ed il 1977.
La rete SJ comprende 2964 km di linee esercite col sistema del Controllo Centralizzato del Traffico (CTC), che consente, mediante il telecomando delle stazioni, di ridurre notevolmente l'impiego di personale in linea. La rete comprende 296 stazioni comandate a distanza ed è suddivisa in 10 zone, ciascuna delle quali è controllata da un posto centrale.
Da tempo sono in corso studi per la costruzione di una galleria da Hälsingborg ad Elsinore (Helsingör) destinata a collegare la rete ferroviaria svedese a quella danese.
Attualmente è all'esame dei governi interessati un progetto che prevede la realizzazione di una galleria lunga 9 km, costituita da elementi prefabbricati appoggiati su una sede a 33 metri sotto il livello del mare. L'opera si svolgerebbe per 5 km sotto l'acqua ed avrebbe un terminale in Danimarca ad Elsinore, dove verrebbe costruita una nuova stazione passeggeri sotterranea ad ovest di quella esistente, ed un altro terminale in Svezia a Gyhult, a nord-est di Hälsingborg. Qui la linea verrebbe collegata con quella per Angelholm e con una nuova arteria prevista a nord-est di Hälsingborg.
Per il traffico a grande distanza sia le SJ che le DSB danesi prevedono un traffico di circa 20 treni al giorno e ritengono quindi sufficiente una linea a semplice binario. Il costo dell'opera viene preventivato in circa 550 milioni di Corone Svedesi, e salirebbe a 700 milioni di Corone se venisse adottata una soluzione a doppio binario.
Il tempo di percorrenza da Stoccolma a Copenaghen verrebbe ridotto di circa un'ora.
Le Ferrovie Svedesi nutrono qualche perplessità sulla convenienza economica dell'opera e ritengono che se questa venisse realizzata il governo dovrebbe fornire una congrua sovvenzione.
Nella regione di Stoccolma operano la metropolitana, una rete abbastanza estesa di ferrovie suburbane ed alcuni servizi locali delle Ferrovie Statali che, integrati e coordinati con gli altri mezzi di trasporto pubblico, danno un positivo contributo alla soluzione dei problemi della mobilità e dello sviluppo urbanistico.
Questi servizi vengono svolti dalle SJ sulle linee che si irradiano dalla capitale con orari cadenzati e con un parco di materiale specializzato, costituito da oltre cento convogli motrice-rimorchiata pilota costruiti dall'ASEA a partire dal 1968. Le motrici sono dotate di 4 motori, con potenza complessiva di 1500HP, e possono viaggiare ad una velocità massima di 120 km/h.
Sulle linee interessate da questi servizi è in corso l'installazione del CTC in 100 stazioni. Il centro di controllo si trova nella stazione di Stoccolma Centrale.
L'impianto, che sulle linee a doppio binario è studiato in modo da consentire ai treni l'effettuazione di precedenze « dinamiche », mentre percorrono una tratta compresa tra due stazioni, facilita la sovrapposizione del traffico locale a quello a grande distanza.
Nel centro di Stoccolma la marcia dei treni viene seguita da due operatori e regolata da due elaboratori, destinati rispettivamente alle zone nord e sud, che possono sostituirsi automaticamente l'uno all'altro in caso di guasti. Questi ricevono le informazioni via cavo dalle stazioni e da una memoria esterna in cui sono immagazzinati i programmi.
Le informazioni, opportunamente elaborate, confluiscono poi in un terzo computer che comanda un'apparecchiatura per la registrazione del grafico reale della marcia dei treni.

Renzo MARINI

FLASH
Notizie in breve

E' ENTRATO in funzione a Palermo nella stazione di Notarbartolo un nuovo impianto A.C.E.I. Il costo dell'opera è stato di 385 milioni.

GLI INTROITI conseguiti dalle F.S. nelle città sedi di Compartimento nella settimana dal mercoledì (26 marzo) precedente la Pasqua a quello successivo (2 aprile) sono stati pari a 4.880.761.000, con un aumento del 20,12% nei confronti del periodo pasquale del 1974. Milano, Roma, Torino e Napoli sono le città ove sono stati registrati i maggiori introiti; rispettivamente, in cifre arrotondate, un miliardo e 182 milioni (+ 16,66%), oltre 985 mlioni (+ 23,05%), 562 milioni (+ 20,86%) e mezzo miliardo (+ 18,77%). Gli aumenti sono da riferire, comunque, al ritocco del maggio 1974 apportato alle tariffe generali delle ferrovie più che ad un aumento nel numero dei viaggiatori. La massima punta di aumento, in occasione della scorsa Pasqua e sempre nel raffronto con lo stesso periodo del 1974, si è avuta a Bologna, con il 31,36% (mentre quella più bassa riguarda Reggio Calabria, con il 6,85%); seguono Verona (+ 24,11%), Venezia (+ 20,98%), Trieste (+ 24,85%), Genova (+ 17,71%), Firenze (+ 24,46%), Ancona (19, 78%), Bari (18,57%), Palermo (+ 20,18%) e Cagliari (+ 13,43%).

LE ESTRAZIONI a sorte di serie di obbligazioni relative ai prestiti « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato » saranno pubblicamente effettuate, in base ai relativi piani di ammortamento, il prossimo 20 maggio, alle ore 9,30, presso la Direzione Generale. Si tratta di obbligazioni da rimborsare il primo luglio 1975.

DIVIETO di fumare a decorrere dal 22 aprile in tutte le sale di attesa delle stazioni ferroviarie del Compartimento di Bologna. Il provvedimento è stato attuato per giustificati motivi di carattere igienico e per corrispondere ad obiettive richieste di larghi strati dell'opinione pubblica.

DALLE ore zero del primo giugno avrà inizio il periodo dell'« ora legale » 1975 e con essa quello dei viaggi e delle vacanze, tanto più che la chiusura delle scuole seguirà nella prima quindicina dello steso mese.
L'ora anticipata durerà sino all'una (legale) del 28 settembre: 119 giorni, quindi, contro i 126 del 1974.

A ROMA ha avuto luogo un incontro tra il Ministro Martinelli ed il collega britannico Bulley per l'esame dei problemi inerenti i trasporti su strada e mediante mezzi combinati strada-rotaia.
Alla riunione hanno partecipato per la Gran Bretagna il segretario commerciale Nash, il capo della Divisione del Trasporto merci su strada Dawson, e l'esperta in tariffe del Ministero dei Trasporti britannico McConnel; per l'Italia il Capo di Gabinetto del Ministro, dott. Collini, i Direttori generali delle F.S., della Motorizzazione Civile e del Coordinamento, ing. Mayer, dott. Sirignano e ing. Bernieri.

Ecco ciò che si può ottenere in materia previdenziale e assistenziale. In questa seconda puntata esaminiamo le prestazioni di carattere facoltativo.

Le nuove norme per le prestazioni OPAFS

AMMISSIONE IN CONVITTO, SEMICONVITTO O ISTITUTO SPECIALIZZATO — A seconda delle disponibilità di cassa l'O. P. A. F. S., sulla base di norme che verranno stabilite dal proprio Consiglio di Amministrazione, può concedere agli orfani l'ammissione in convitti o semiconvitti. Se è il caso, anche l'ammissione in Istituti specializzati per minorati, per quegli orfani che non godono di assistenza a cura dello Stato o di altri Enti pubblici.

La concessione dovrebbe aver fine con l'anno scolastico in cui viene compiuto il 18° anno di età, ma il beneficiario potrebbe trovarsi ancora a frequentare una classe di scuola media di 2° grado. In questo caso può esservi una proroga di un anno.

Si tenga presente che questo beneficio viene dato in sostituzione del sussidio temporaneo e del sussidio scolastico. Le modalità sono però differenti. Finché dura l'ammissione in convitti ecc., il sussidio scolastico viene negato del tutto mentre il sussidio temporaneo torna ad essere pagato durante i tre mesi di vacanze estive. In altre parole: per quanto riguarda il sussidio scolastico, ogni anno verrà meno il pagamento delle L. 100.000 spettanti all'orfano in convitto; per il sussidio temporaneo, se a beneficiarne è il solo orfano in convitto, saranno pagate le sole quote (complessivamente L. 45.000) relative ai mesi di luglio, agosto e settembre.

Più complesso è il caso di un sussidio temporaneo spettante a più orfani. Facciamo un esempio pratico. Una vedova ha quattro figli per i quali riceve un sussidio temporaneo di L. 612.000 annue, pari a lire 51.000 mensili. Poi questa signora chiede e ottiene l'ammissione in convitto per un figlio. Da questo momento riceve L. 51.000 mensili per le sole vacanze estive. Durante gli altri nove mesi si vedrà pagare la quota (L. 486.000 annue, pari a L. 40.500 mensili) cui avrebbe avuto diritto se i figli fossero stati soltanto tre.

SUSSIDIO SCOLASTICO FACOLTATIVO

Nei casi di particolare bisogno il sussidio scolastico (riservato, come abbiamo già visto, agli orfani) può essere concesso anche a figli di ferrovieri comunque collocati a riposo, purché si trovino a frequentare una classe di istituto di 2° grado o di scuola professionale presso una scuola statale o parificata.

Mentre i criteri della concessione sono gli stessi, prima illustrati, che per gli orfani, l'importo è invece pari ai due terzi e cioè L. 66.666 annue.

BORSA DI STUDIO

I figli dei ferrovieri in servizio e gli orfani di quelli deceduti in attività di servizio, potranno concorrere a borse di studio che sono cumulabili con il sussidio scolastico ma non con analoghi benefici concessi dallo Stato o da altri Enti pubblici.

Fermo restando il principio del profitto scolastico particolarmente meritevole, è chiaro che ogni notizia su requisiti e documenti richiesti è rimandata, come già in passato, all'emanazione dell'apposito bando di concorso.

Le misure delle borse di studio sono le seguenti: a) da L. 20.000 a L. 30.000 per frequenza di scuole elementari; b) da L. 50.000 a lire 80.000 per frequenza di scuola media d'obbligo; c) da L. 100.000 a lire 120.000 per frequenza di scuola media di 2° grado; d) da L. 200.000 a L. 240.000 per frequenza di Università o Istituti Superiori equiparati.

SOGGIORNI DI VACANZA

L'O.P.A.F.S., con norme ancora da stabilire, potrà assistere in soggiorni di vacanza i figli e gli orfani dei ferrovieri.

CENTRI DI SOGGIORNO CLIMATICO PER NUCLEI FAMILIARI DI FERROVIERI

Anche per l'organizzazione di tali centri le norme sono ancora da stabilire.

CASE DI RIPOSO

Rientra nelle facoltà dell'O.P.A.F.S. la gestione di Case di Riposo per ferrovieri pensionati e le loro vedove (sul tipo, per intenderci, di quella già in attività a Roma sulla via Cassia). Tutte le norme circa l'ammissione, la permanenza e l'entità delle rette da pagare verranno stabilite dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente.

Coloro che siano stati destituiti o revocati dal servizio ferroviario non potranno comunque concorrere a tale prestazione.

ASSEGNO ALIMENTARE FACOLTATIVO

Un assegno alimentare, temporaneo o vitalizio, può essere concesso alle seguenti persone: a) parenti non oltre il 2° grado di ferrovieri stabili deceduti in attività di servizio o in quiescenza; b) parenti non oltre il 2° grado di ferrovieri in prova deceduti in attività di servizio; c) vedova che, avendo sposato un dipendente già in quiescenza, non ha titolo alla pensione di reversibilità per il solo motivo che il matrimonio non è durato almeno due anni.

I richiedenti devono trovarsi assolutamente in queste condizioni: a) non devono essere titolari di altre prestazioni a carattere continuativo a carico dell'O.P.A.F.S.; b) devono essere stati conviventi con il ferroviere alla data della sua morte; c) devono essere riconosciuti bisognosi dal Comitato Esecutivo O.P.A.F.S.; d) devono essere riconosciuti inabili al lavoro da una commissione di sanitari ferroviari.

Ricordo che viene automaticamente considerato inabile al lavoro (art. 42 della legge 829/1973) chi abbia raggiunto i limiti di età occorrenti a conseguire la pensione di vecchiaia.

La misura del beneficio viene stabilità, per ogni caso, dal Comitato Esecutivo e non può comunque essere superiore a quella prevista per l'assegno alimentare di diritto.

SUSSIDI STRAORDINARI

Sia i ferrovieri in quiescenza sia i congiunti di ferrovieri deceduti (non importa se prima o dopo il collocamento a riposo) possono venirsi a trovare in situazioni di grave bisogno. In questo caso è loro facoltà avanzare una richiesta di sussidio straordinario documentando i motivi del disagio. Il Comitato Esecutivo O.P.A.F.S. esaminerà le richieste, giudicherà circa lo stato di bisogno del richiedente ed eventualmente concederà il sussidio che non potrà superare L. 500.000.

Un sussidio straordinario viene anche concesso con procedura d'urgenza (disposizione telegrafica del Presidente O.P.A.F.S., salva ratifica successiva del Comitato Esecutivo) all'atto del decesso di un ferroviere in attività di servizio. Esso viene dato al coniuge o, in mancanza, ai figli minori o, in mancanza anche di questi, ai genitori. Ma vediamo in concreto quali sono le misure di questa prestazione:

a) L. 150.000 al coniuge superstite o, in mancanza di questo, al primo orfano minore, aumentabili di L. 20.000 per ogni orfano successivo, in caso di morte per cause comuni;

b) L. 300.000 alla vedova con o senza orfani minori, in caso di decesso per cause di servizio;

c) L. 100.000 ai genitori o al genitore superstite di ferroviere non coniugato, qualunque sia la causa della morte.

Adesso una precisazione. Nell'articolo, per evitare eventuali confusioni, ho usato sempre il termine « ferrovieri » laddove il D.M. parla di « iscritti ». Sappiamo tutti che, dal primo giorno della nomina in prova, cominciamo a versare una certa quota all'O.P.A.F.S. diventando automaticamente suoi « iscritti ». Esiste la possibilità di perdere il requisito di « iscritti » pur essendo stati « ferrovieri »? Esiste, sia per chi cessa il suo rapporto d'impiego con le F.S. nella posizione di « stabile », sia per chi lo cessa nella posizione di « in prova ». Tralascio il primo caso perché riguarda persone che, essendo transitate ad altre Amministrazioni o Enti, si sono informate del problema per proprio conto.

Vediamo invece il secondo caso, regolamentato dall'art. 40 della legge 829/1973. I ferrovieri « in prova » esonerati, licenziati, dispensati, dimissionari o dichiarati decaduti dal servizio, si vedono restituire senza interessi le somme trattenute a favore dell'O.P.A.F.S.. Ciò significa che perdono il requisito di « iscritti » e non hanno più titolo alle prestazioni dell'Ente. Ci sono però coloro che, in prova, cessano dal servizio: a) per cause che diano luogo a liquidazione di pensione eccezionale; b) per morte.

Essi non cessano di essere considerati « iscritti » (nel secondo caso, è ovvio, a vantaggio dei superstiti) e l'O.P.A.F.S. non restituisce le ritenute né liquida la buonuscita. Sia i pensionati (caso a) che i superstiti (caso b) hanno titolo alle varie prestazioni.

Un numero notevole di orfani non ha potuto, a suo tempo, fruire del sussidio temporaneo perché le norme in vigore prima della legge 829/1973 escludevano dal beneficio: a) i figli adottivi; b) gli affiliati; c) i figli nati dal matrimonio contratto da un dipendente già in quiescenza; d) i figli legittimanti o riconosciuti o dichiarati dopo la cessazione dal servizio del dipendente.

La legge 829/1973 ha profondamente mutato tali norme. Riporto per intero l'art. 41:

« Le prestazioni dell'O.P.A.F.S. sono erogate a favore dei figli legittimi anche se nati da matrimonio contratto dall'iscritto dopo il collocamento a riposo o la dispensa dal servizio presso l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato. Agli effetti delle prestazioni dell'ente, ai figli legittimi sono equiparati i figli legittimati, i figli naturali riconosciuti o dichiarati giudizialmente, i figli adottivi. Sono, altresì, equiparati gli affiliati, purché l'atto di affiliazione sia di data anteriore alla cessazione dal servizio ».

Molti orfani prima esclusi possono ora godere del sussidio temporaneo a partire dalla data di entrata in vigore della legge 829/1973. Il padre, la madre o il tutore non debbono fare altro che avanzare domanda presso l'Impianto da cui dipendeva l'« iscritto ».

Carlo Vittorio CATTANEO

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

« ARRIVA il danaro per le ferrovie ». Ecco la notizia più importante riportata dalla stampa alla fine del mese di marzo: il decreto interministeriale, a suo tempo firmato dal Ministro dei Trasporti Martinelli e da quello del Bilancio Andreotti, è stato firmato anche dal Ministro del Tesoro Colombo e trasmesso per la registrazione alla Corte dei Conti. Dopo tale atto, ha precisato IL GIORNO, il Piano dei 2000 miliardi diverrà veramente operativo, poiché, come ha fatto notare IL SOLE/24 ORE, era già stata prevista ed approvata anche la ripartizione degli interventi per settori per l'intero periodo che va dal 1975 al 1979.

L'OSSERVATORE ROMANO, nell'annunciare che stanno per essere banditi i primi appalti per l'esecuzione dei lavori previsti nel Piano, ha posto in risalto il fatto che alle commesse di materiale rotabile in programma sono interessate ben settantacinque industrie del Paese, il che nell'attuale congiuntura non è poco.

« Finalmente le Ferrovie possono mettersi al lavoro », ha commentato il prof. Ogliari su EPOCA, ricordando che il Piano interessa l'intera Penisola, giacché a tutte le Regioni andrà una porzione dei fondi a disposizione. Il dosaggio è stato quanto mai laborioso. Non sempre infatti, ha riconosciuto M. Righetti sul CORRIERE DELLA SERA, da parte delle Regioni, che avrebbero dovuto essere il naturale interlocutore del Governo e dell'Azienda FS in questo campo, c'è stato quel dialogo indispensabile per determinare le scelte migliori e prioritarie.

Per questo l'A. ha ritenuto opportuno fornire ai suoi lettori un quadro il più possibile chiaro della situazione dei trasporti nelle varie Regioni italiane, dove si è recato personalmente per sentire dalla viva voce dei protagonisti il loro pensiero. Sono così apparsi sul quotidiano milanese, distribuiti nell'arco di circa un mese, quindici articoli, ciascuno dedicato ad un Compartimento FS, nei quali si è parlato più di quanto resta da fare che di quello che è stato finora fatto con grandi sforzi, tenuto conto delle ben note ristrettezze di fondi che sono stati via via messi a disposizione dell'Azienda.

Come era da prevedere, i toni si sono fatti più scuri a mano a mano che l'A. è sceso verso il sud del Paese e lo si comprende soffermandosi a guardare anche i soli titoli degli articoli: « Una cintura di binari intorno a Roma », tanto per fare qualche esempio, oppure « Al rilancio economico in Puglia è mancato un adeguato potenziamento delle ferrovie » o ancora « In Calabria vi sono linee ferroviarie dove si viaggia a trenta chilometri l'ora ». L'A. ha concluso il suo giro d'orizzonte affermando che in realtà questi 2000 miliardi, diluiti in cinque anni e frazionati in tutte le Regioni d'Italia sono ben poca cosa, anche se rappresentano il massimo sforzo fatto finora dai governi succedutisi dal 1945 ad oggi per l'Azienda ferroviaria. Essi hanno un significato e avranno effetti positivi solo se saranno il prologo di un lungo cammino che dovrà essere compiuto dalle ferrovie nel decennio 1980-1990, per il quale saranno necessari investimenti ben più massicci, sempre che la situazione del Paese lo consenta.

Anche il Senato, riprendendo i suoi lavori dopo la pausa delle feste pasquali, ha dedicato la sua attenzione a uno dei nodi più grossi dell'attuale situazione economica: quello dei trasporti, per impegnare il Governo, come ha riferito PAESE SERA, ad attuare una nuova politica, resa drammaticamente attuale ed urgente dalla crisi energetica. Lo spazio che la stampa ha dedicato all'avvenimento è un chiaro indice dell'interesse portato al problema a tutti i livelli. Anche se da diverse posizioni, che hanno portato ad accentuare criticamente questo o quel problema, ha fatto rilevare IL GAZZETTINO, tutte le parti politiche intervenute nella discussione si sono trovate concordi nel rilevare l'urgenza di soluzioni concrete e globali. « Tutti sollecitano una nuova politica dei trasporti » ha scritto IL GIORNALE DI SICILIA. « Come si può superare la crisi dei trasporti » ha annunciato LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO, e IL POPOLO « E' necessario trovare soluzioni che rispondano alle attese » e l'AVANTI! « Sollecitato dai socialisti un piano organico per i trasporti » e l'UMANITA' « Il governo invitato a definire una politica dei trasporti pubblici ».

Non minore è stato il risalto dato alla conclusione della discussione, che ha avuto luogo con la replica del Ministro dei Trasporti, sen. Martinelli. « Approvata la nuova politica dei trasporti » ha scritto IL SOLE/24 ORE, e LA GIUSTIZIA « In corso di realizzazione il piano decennale FS ». « Ingenti finanziamenti per ferrovie e trasporti aerei » ha detto L'OSSERVATORE ROMANO. « Con voto unanime il Senato approva il piano dei trasporti » ha annunciato IL POPOLO. « Il Governo impegnato dal Senato ad attuare un piano dei trasporti » hanno osservato l'UNITA' e LA STAMPA; e PAESE SERA «Sul piano trasporti concorde il Senato ». Un altro fatto non meno importante per la vita aziendale è stato lo svolgimento della V Campagna internazionale per la sicurezza sul lavoro. Ad essa è stato fra l'altro dedicato un intero numero speciale di « Voci » ma ne hanno ampiamente parlato anche i quotidiani di informazione, come LA STAMPA, IL PICCOLO, l'ARENA. « Lavoro più sicuro per i ferrovieri: una Campagna ne illustra i segreti » ha commentato LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO « e sarà una Campagna che darà i suoi frutti ».

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

Un ragazzo di 16 anni, certo P.D., sorpreso nei pressi della stazione da un violento temporale, ha pensato bene di ripararsi dalla pioggia salendo su un carro merci, senza accorgersi che era in composizione ad un treno in sosta. Stanco e accaldato per la corsa fatta, ha finito con l'addormentarsi e non si è accorto che il carro veniva chiuso e piombato e che il treno riprendeva la sua corsa. Solo alla stazione successiva il viaggiatore, clandestino suo malgrado, è riuscito a richiamare l'attenzione dei ferrovieri e ad uscire all'aria libera per riordinare le proprie idee e prepararsi ad affrontare non un temporale ma una sicura... burrasca al suo ritorno a casa.

M. G.

Un Travet chiamato Fantozzi

La figura dell'impiegato che è al centro di tanta letteratura scade con Fantozzi ad una macchietta verbigerante, iperbolica e poco credibile.

di MARCELLO BUZZOLI

IL TIPO umano del burocrate trova la più ampia caratterizzazione nella letteratura e nell'arte a cominciare dall'Ottocento. In Germania, come antitesi al modello dell'eroe proposto dal Romanticismo, il bavarese Franz Pocci, in un libro intitolato *L'Emorroidario di Stato*, immaginò le avventure e disavventure, le illusioni e speranze di un « Regio Sostituto dell'Aiutante del Funzionario della Cancelleria del Tribunale dello Stato ». Un eroe alla rovescia, sedotto sin dalla giovinezza dai simboli del potere burocratico: « *Il tavolo* dell'impiegato dai cui fascicoli si propaga la felicità per gli uomini; *il calamaio* dalle cui profondità si attinge la saggezza per il governo dello Stato; *la tabacchiera* che desta e ravviva lo spirito ».

In Francia, la complessa realtà della vita burocratica nell'età della Restaurazione è mirabilmente riflessa da *Gli Impiegati*, il romanzo di Balzac che è un minuzioso studio di una Divisione ministeriale francese vista attraverso i suoi uscieri, impiegati, funzionari, direttori, segretari generali; e le rispettive famiglie, mogli, figli e amanti.

Diversa è l'atmosfera in cui si muovono i burocrati russi nell'*Ispettore Generale* di Gogol: le prevaricazioni di quei notabili di provincia appaiono grossolane e quasi ingenue in confronto ai raffinati intrighi, alle faide sleali, alla degradazione morale dei personaggi balzacchiani. Dopo l'*Ispettore Generale*, il Gogol nel *Cappotto* seppe recare a grande altezza poetica e a commovente verità umana gli elementi della satira e della caricatura burocratica. Difficile dimenticare la candida semplicità di Akàkievic, un piccolo impiegato statale che vive in ristrettezze, mite e rassegnato, attaccato al proprio lavoro. « In ufficio gli mancavano tutti grossolanamente di rispetto. Gli uscieri non pensavano neppure a scomodarsi, quando lui passava loro davanti, anzi non lo degnavano neanche di un'occhiata; pareva addirittura che una semplice mosca attraversasse l'atrio ». Dopo aver acquistato con molti sacrifici un cappotto nuovo, Akàkievic ne è subito derubato. Le Autorità rifiutano d'interessarsi del caso; un personaggio ragguardevole, *Vostra Eccellenza*, al quale chiede aiuto, gli dà una solenne strapazzata; e il poveretto, di lì a pochi giorni, muore di crepacuore; e di polmonite. Se l'ultima parte del racconto gogoliano, con l'apparizione del fantasma di Akàkievic, assume coloritura surreale, la mediocrità della vita dei burocrati di Céchov è invece legata, quasi sempre, ad una precisa ambientazione storica e ad una ricostruzione dei luoghi (gli uffici amministrativi, il tribunale) dove agiscono e soffrono piccoli uomini, impotenti e patetici, schiavi del congegno misterioso del destino « macchina invisibile caricata, Dio sa da chi ».

Prima che l'Ottocento finisca di contare i suoi giorni, altri autori riprenderanno i temi della burocrazia e della vita degli impiegati. Il Courteline, legato ai modi di una comicità e di una satira un po' meccaniche e farsesche; e gli italiani Bersezio e De Marchi.

Vittorio Bersezio deve la sua fama ad una sola commedia, le *Miserie 'd Monssù Travet*, rappresentata per la prima volta nel 1863 nel torinese teatro « Alfieri », di fronte ad una platea ostile e prevenuta, composta dagli impiegati regi che, vedendo nell'opera un'offesa alla loro categoria, ne pretendevano il ritiro. Buona ventura fu che il capocomico Toselli, senza tener conto di critiche ed intimidazioni, si ostinasse a portare avanti le repliche, assicurando così al nome del protagonista, Travet, tanta notorietà da farlo entrare nel linguaggio comune a designare, per antonomasia, l'impiegato. O meglio, una particolare categoria di impiegati, quelli che si rassegnano « a fare il lavoro che spetta ad altri ed a subire i rimproveri del capufficio per il ritardo ».

Modesto impiegato del Demanio, è Demetrio Pianelli, il protagonista del romanzo omonimo di Emilio De Marchi. « Il Pianelli, uomo paziente, discreto, di poche parole, era come se non ci fosse. Copiava, ricopiava, scriveva sotto dettatura, con una calligrafia grossa e precisa, senza fare tante questioni di lingua e di grammatica, come pretendevano certi chiacchierini saputelli... ». Deluso negli affetti, provato da molte sventure, il Pianelli cela dietro la grigia maschera dello scribacchino, metodico fino alla mania, sentimenti nobili e generosi.

In due romanzi, pubblicati allo spirare dell'Ottocento ma destinati ad esercitare vasta influenza sulla moderna letteratura, *Una vita* e *Senilità* di Italo Svevo, si riverbera la grigia luce del mondo cartaceo della burocrazia. Alfonso Nitti, il protagonista di *Una vita*, è un impiegato; e anche Emilio Brentani di *Senilità* è oppresso da un uggioso lavoro di ufficio, che aggrava il suo naufragio morale di scrittore fallito.

Agli inizi del Novecento, la condizione spirituale di frustrazione e di sofferenza che deriva dalla *routine* e dal formalismo della burocrazia fu interpretata dal Pirandello in più di un racconto.

Attraverso una narrazione apparentemente realistica di certi interni d'ufficio e di personaggi che si comportano come automi, la rappresentazione del meccanismo burocratico

raggiunge nelle opere di Kafka *(Il processo; Il castello)* una rarefatta atmosfera entro la quale si delinea l'allegoria della solitudine umana, dell'incomprensibilità della vita, dell'incomunicabilità tra uomo e uomo, e tra uomo e Dio.

Ma non è certo in questo nostro affrettato e incompleto itinerario che potrebbero trovare adeguata trattazione scrittori come Pirandello e, ancor meno, il grande e solitario boemo.

In coincidenza con la prima guerra mondiale, Piero Jahier, che fu ferroviere, confidò nelle *Resultanze in merito alla vita e al carattere di Gino Bianchi* la propria esperienza di ufficio, mosso « dalla pietà cosmica per tutti i funzionari burattini comandati dalle esigenze della civiltà moderna e dall'infelicità contemporanea »; come dichiara lo stesso autore nel preambolo.

E veniamo alla letteratura italiana degli ultimi decenni in cui l'eterno tema della burocrazia è stato svolto in chiave ora umoristica, ora ossessiva, ora avveniristica, ora satirica. La vicenda di un travet che, ricevuto in dono un gigantesco panettone, è costretto a toglierlo alla moglie e ai figli, per sdebitarsi con un avvocato, vive nel breve giro di una novella, *La gioia e la legge*, di Tommasi di Lampedusa, il celebrato autore del *Gattopardo*.

Nel *Padrone*, Goffredo Parise registra la regressione ad oggetto, a cosa, del dipendente di un'Azienda schiavizzato dal capo, il dottor Max. Julius, funzionario quarantenne, viene messo sotto inchiesta per un reato che ignora, in un libro di Franco Cordero, *Le Masche*, in cui l'ovvio richiamo al *Processo* di Kafka rimane soltanto un dato esteriore. Dopo *Eclisse di un Vice Direttore Generale*, Francesco Burdin ci ha dato *Marzo è il mese più crudele*, un libro di oppressiva e difficile lettura, i cui personaggi, impiegati di seconda categoria e funzionari, sono dipendenti da un Ente elefantiaco e mostruoso. A risultati di indubbia validità è pervenuto in *Misteri dei Ministeri*, Augusto Frassineti, purtroppo ostinatosi, nelle prove successive, a fare il verso a se stesso.

E ancora menzioneremo, fra gli altri, Angelo Fiore *(L'incarico)*; Carlo Montella *(Catasto in fiamme)*; Giuseppe Pontiggia *(La morte in banca)*.

Fra gli autori di teatro, in primo luogo sarà da ricordare Silvano Ambrogi *(I burosauri)*; e poi Carlo Maria Pensa *(Signor Ministro, perché lei sì e io no?)*; Gian Luigi Gazzetti *(La porta grande; La professione dell'avvenire)*; Alfredo Tucci *(Vita d'ufficio)*. *Il Coccodrillo*, discutibile opera musicale di Valentino Bucchi e Mauro Pezzati, fu sonoramente fischiata la sera della prima (1971).

Allo stuolo dei travet che popolano le pagine dei romanzi e dei copioni teatrali, è venuto ora ad aggiungersene un altro, Ugo Fantozzi. Urla, strepita, spara calci, lancia invettive e torte in faccia, commette *gaffes* mostruose, si sfrena in sport spericolati, si prosterna in servile obbedienza. Ma chi è Fantozzi? E' il povero diavolo, l'eterno succube del capufficio dispotico e dei colleghi furbastri, ma è anche il velleitario che, senza ombra di resipiscenza, s'imbarca in avventure destinate al più disastroso fallimento: la crociera, la gita sul gommone a motore, il volo charter a Parigi, il viaggio sul Settebello, il soggiorno all'isola dei nudisti, il conto esorbitante per una cena con le aragoste. Fantozzi va a cavallo, porta la figlia al concorso di bellezza, va a pescare, va a caccia, al tennis, ecc. Non è brama di vivere o desiderio di rivalsa, ma una disponibilità illimitata e frenetica che conferisce all'impiegato, timido e rassegnato, quasi una doppia personalità, peraltro poco persuasiva, priva com'è di qualunque parvenza di giustificazione e di approfondimento sul piano psicologico. Questa contraddizione di fondo toglie credibilità al personaggio, lo degrada a macchietta verbigerante e strafacente, sospingendolo, senza tregua, in avventure che, tranne pochissime eccezioni, non sono né farsesche, né grottesche, né satiriche, né burlesche, ma semplicemente demenziali: giusto il contrario della comicità. Dopo averlo tenuto a battesimo nei cabaret e nelle riviste d'avanspettacolo, Paolo Villaggio, attore comico e presentatore d'assalto, ha ritenuto di poter calare Fantozzi nello spessore di un libro, anzi di due libri (*Fantozzi*, e *Il secondo tragico libro di Fantozzi*). Vicende, gags, che nell'atmosfera complice del cabaret possono anche strappare la risata, consegnate alla pagina scritta diventano inesorabilmente un museo di squallori illuminato al neon. Si dirà che i libri di Villaggio non pretendono di entrare nella letteratura, nemmeno quella minore e d'intrattenimento, e dunque non si può giudicarli con i canoni della critica estetica, né istituire raffronti con la genealogia dei travet cara alla tradizione letteraria. E anche questo è vero. Ma quando, nella descrizione della visita di Fantozzi e Filini alla Fiera di Milano, leggiamo frasi di questo genere: « Filini trovò finalmente un self-service, fu subito catturato dai solerti inservienti, portato nelle cucine e fatto alla livornese: Filini assomiglia tragicamente ad una triglia »; e poco più avanti: « Fantozzi, ubriaco come una bestia, entrò nella rotativa del padiglione del giornalismo e venne stampato e letto con curiosità dalla moglie »; e ancora: « Dopo venti chilometri, Fantozzi aveva i capelli Presbitero, una falciatrice meccanica al posto del cervello... »; quando, dicevamo, ci troviamo di fronte a sgangherate insulsaggini del genere, buttate là con uno stile sciatto e approssimativo, ci sembra di poter affermare che siamo al di fuori non solo della letteratura, ma anche dell'intelligenza e del buon gusto e che non è lecito disprezzare i lettori in questo modo e fino a questo punto.

A completamento e a conferma di un'operazione commerciale e di consumo, i due libri di Villaggio sono stati trasferiti in un film che non si solleva dalla frettolosa mediocrità dei tanti film di cassetta.

La vita d'ufficio e la condizione degli impiegati hanno conosciuto pellicole di ben altro livello e dignità: basterebbe pensare ai film di Mario Soldati e al film che Lattuada trasse proprio dal *Cappotto*, il racconto di Gogol che abbiamo ricordato al principio di queste note.

M. B.

Lombardia

La mula e il chiodo

LA LOMBARDIA è assai ricca di leggende. Ce ne sono di tutti i tempi e per tutti i gusti. Non poche sono poi quelle fiorite intorno a una sola persona o, meglio, a un solo personaggio. Perché si tratta di un personaggio, e molto importante. Direi, addirittura, che si tratta del più famoso dei personaggi milanesi, direi anzi del Milanese per eccellenza, anche se d'adozione: sant'Ambrogio, il grande Vescovo vissuto dal 330 circa al 397. Da Milano a Roma — o viceversa, naturalmente — quanto ci vuole oggi? Vediamo. Col treno più veloce, cinque ore e quarantacinque minuti. Con la macchina, a cento all'ora di media, quasi lo stesso. Con l'aereo, circa due ore e mezza, compresi i trasferimenti, si intende.

E con una mula? Quanto? Una settimana, dieci giorni o più? Nossignori: due ore, soltanto due ore. Però, un momento: con la mula di sant'Ambrogio!

Ma veniamo al fatto. Era la vigilia di Natale (in una variante più goderecia si fa cenno delle feste di carnevale). Il Papa aveva convocato d'urgenza Ambrogio a Roma. Il messo era arrivato nel primo pomeriggio. C'era poco da fare: bisognava partire subito. Ma la messa di Natale? Come privare i buoni Milanesi del loro vescovo in una tale occasione? Ambrogio alzò gli occhi al cielo e sospirò. Poi sorrise: la fede innanzi tutto.

Ordinò di far sellare la mula e, tra lo stupore dei suoi aiutanti, balzò in arcione gridando:

— Vado a Roma dal Papa. Fra qualche ora sarò di ritorno. In tempo per dare inizio alla festa. Fate ogni cosa per benino, mi raccomando.

E via di gran carriera.

Il freddo, quell'inverno, era intenso. Da Milano a Firenze era tutta una enorme distesa desolata di neve, ma Ambrogio la percorse in non più di un'ora. Da Firenze a Roma non c'era neve, ma le strade erano come torrenti melmosi per la gran pioggia caduta, tanto che non era davvero agevole correrci su. Tuttavia, egli coprì quella distanza in egual tempo, cosicché prima di sera era a Roma.

Senza perdere un minuto, corse alle terme di Diocleziano, dov'era allora la sede papale, e smontò come una furia davanti all'ingresso. Affidata la mula, fumante di sudore, a un servo frastornato che di sicuro non aveva ancora visto un vescovo arrivare in quel modo irruente, Ambrogio salì le scale a due a due. Si trovò davanti un autorevole individuo, una specie di cerimonioso cerimoniere, che si genuflesse a baciargli la mano e gli tolse il mantello con molta deferenza, ma lo bloccò con una fermezza impareggiabile.

— Sua Santità non può riceverti a quest'ora, signore — gli disse. — Ti prego, perciò, di rimandare la tua visita a domattina. Frattanto, potrai rifocillarti e riposarti. Immagino che sarai affamato e stanco, al termine di un così lungo viaggio, in una stagione poi tanto inclemente, e dopo essere stato costretto a riposare poco di giorno e male di notte, magari in locande prive della più elementare comodità, ed essere stato spinto, per calmare i morsi della fame, a contentarti di cibi mal cotti, sicuramente indigesti, talvolta disgustosi, come sogliono essere quelli preparati, ahimé, dal popolo, la cui povertà non gli consente di affinare il gusto selvatico...

Ambrogio era rimasto ad ascoltare quella tirata con divertita pazienza, ma a questo punto interruppe l'aulico interlocutore con un quasi ruggito:

— Sentimi bene, amico carissimo. Questo pomeriggio ero ancora a Milano e adesso sono qui. Ho corso con la velocità del diavolo, per grazia di Dio, in modo che al più presto fossi dal Papa che mi ha mandato a chiamare. Ho fretta, amico. Prima di domani devo riessere a Milano. Annunciami dunque senza aggiungere altre piacevolezze, ti prego.

Il cerimoniere s'inchinò ma scosse il capo.

— Spiacente, spiacentissimo, signore venerabile, ma non è assolutamente possibile.

Ambrogio insistè:

—Vuoi o non vuoi capire che io ho compiuto questo viaggio in due ore per parlare con lui e non con te? In due ore, ho detto, ohé!

Quello lo guardò sbalordito, poi sorrise con sufficienza e replicò:

— Quanto mi dici, signore venerabile, è davvero straordinario...

— E perciò non mi credi, non è così?

Il cerimoniere s'inchinò di nuovo allargando le braccia e accentuando il sorriso.

— Io credo, — disse, — che tu sei uomo faceto e che ti degni di scherzare con me, ecco tutto.

— E va bene, allora! — esclamò Ambrogio. Gli tolse il mantello dalle mani e aggiunse: — Pensi che sia più facile venire da Milano in due ore o appendere questo mantello nell'aria?

— Come, signore? Appenderlo nell'aria?

— Già. Così.

E Ambrogio scagliò il mantello lontano da sé: l'indumento restò a mezz'aria, come appeso a un invisibile attaccapanni.

Il cerimoniere allibì. Spalancò tanto d'occhi sul mantello, poi fissò attonito il vescovo e arretrò come di fronte a un essere pauroso piombato lì da un altro mondo.

Ambrogio andò lentamente a... staccare il mantello dal magico sostegno, cioè dall'inconcepibile nulla, lo porse al pover'uomo — che lo riprese, ma con due dita e dopo un attimo di esitazione — e gli disse sorridendo:

— Vuoi annunziarmi, ora, mio caro? Quello tentennò il capo affermativamente più volte, poi corse a obbedire.

* * *

Il colloquio con il Papa si stava protraendo troppo a lungo. Ambrogio era sulle spine. Finora non aveva fatto cenno della sua gran fretta, ma, essendo ormai vicina la mezzanotte, improvvisamente interruppe il suo alto interlocutore.

— Chiedo perdono alla tua Santità, — disse, — ma devo essere prima di domattina di nuovo a Milano. Sono quindi costretto ad accomiatarmi. Hai altro da aggiungere di molto importante? Se sì, ti prego di farlo in breve perché devo proprio partire.

Il Papa lo guardò sbigottito.

— Non ho altro di importante da aggiungere e perciò sei libero di ripartire quando vuoi, ma che mi dici di voler essere a Milano prima di domattina?

— Ho promesso ai miei buoni Milanesi di stare al loro fianco, come ogni anno, il giorno di Natale. Non posso non mantenere una tale promessa. Dunque, ti prego di lasciarmi partire senz'altro. E' quasi mezzanotte.

— Ma, figlio mio, i tuoi buoni Milanesi capiranno e perdoneranno volentieri. Io sarei lieto di averti mio ospite anche domani.

— Ti ringrazio, ma non è possibile. Devo proprio andare. Senti? Ascolta. Senti le campane di Milano? Suonano già tutte a festa.

Il Natale, lo si era cominciato a celebrare proprio in quei tempi, sotto papa Liberio (352-366), il 25 dicembre, ma le campane rappresentano qui un vero anacronismo: entrarono in uso soltanto in pieno VI secolo, comparendo dapprima in Campania nello scorcio del V.

— Non sento niente, — disse il Papa. — Fra poco dovrebbero suonare le campane di Roma, questo sì, ma ancora tutto è immerso nel silenzio.

— Ascolta bene, ascolta bene. Ecco, — disse Ambrogio ponendo la mano sul piede del Papa, — senti, ora?

Il volto del Pontefice s'illuminò.

— Sì, che le sento, le campane! Ma forse sono queste di Roma. No, aspetta... Sembrano lontane, lontanissime. Hanno un suono che pare venire dalle stelle.

— Sono le campane della mia Milano! — esclamò Ambrogio esultante. — Queste di qui, sentirai, si uniranno a quelle fra poco.

Difatti, dopo qualche istante giunse loro, molto più distintamente, un sempre crescente scampanio festoso.

— Sì, — disse il Papa, — hai ragione: queste sono di qui. Va', figlio mio, va'. I tuoi buoni Milanesi ti chiamano. Va', non perdere altro tempo.

* * *

Ambrogio spronava con vigore la sua generosa e strabiliante mula, che letteralmente volava verso il Nord. Un tripudio di canti natalizi gli giungevano, attraverso l'aria purissima, da ogni castello, da ogni villaggio, da ogni città. Pareva che stranamente riecheggiassero misteriose nenie che andavano di stella in stella.

Ma ecco che d'improvviso quei cori svanirono nel nulla e subentrò come un rombo cupo di tuono lontano, mentre d'intorno s'accendevano, serpeggiando per qualche istante, e poi si spegnevano lingue di fuoco che, a grado a grado, si facevano più numerose e vicine, si riaccendevano e si rispegnevano incessantemente. Ambrogio sentiva che la mula fremeva e ansimava. D'un tratto si accorse che dagli zoccoli le sprizzavano scintille come se essa stesse correndo su un selciato di pietre focaie anziché sul manto morbido della neve.

Ormai il Po non doveva essere lontano, quand'ecco che la bestia dapprima rallentò l'andatura e poi cadde di schianto mandando a ruzzolare nella neve il suo cavaliere.

Ambrogio si tirò su barcollando, ma si riprese in un attimo e soccorse la mula riuscendo a farla rialzare. L'animale non pareva però in condizioni di riprendere la corsa: zoppicava che era una pena.

I misteriosi fuochi erano improvvisamente scomparsi, ma l'aria puzzava di zolfo. Ambrogio sentì un brivido percorrergli la schiena. Si mise in ginocchio e pregò.

Allora si accese un lumicino nella notte ghiacciata, verso settentrione, a un tiro d'arco. Ambrogio provò una grande dolcezza. Si rialzò, pervaso

da novello vigore, e s'incamminò lesto verso la piccola luce, tirandosi dietro, per le redini, la mula.
Il lumicino filtrava dalla finestrella di una casa dai muri di pietra, quasi sepolta nella neve. Veniva di là, ovattato, un suono intermittente di martello battuto sull'incudine.
— Ecco la salvezza, — mormorò Ambrogio. E picchiò alla porta massiccia.
Venne ad aprire un omaccione rubicondo dal gran sorriso, le braccia vigorose, nude fino al gomito, un grembiulone di cuoio che dal petto gli scendeva fin quasi ai piedi.
— Che vi occorre, signore? — domandò, cortesissimo. — Vi siete smarrito, eh? Ma non temete: se siete diretto al Po, questa è la strada giusta. Entrate, entrate.
— Pace a te e alla tua casa, — disse Ambrogio. — La mia mula zoppica e mi pare che la misericordia divina mi abbia ben guidato verso di te, perché tu, se non sbaglio, sei un maniscalco.
— Mastro Antonio, fabbro e maniscalco, per servirvi.
— Bene. Vedi che puoi fare per questa povera bestia. E' quasi l'alba e io ho molta fretta.
Il brav'uomo esaminò attentamente le zampe alla mula e non tardò a capire perché zoppicava.
— Ecco qua, — disse: — ha perso un ferro, e un chiodo è rimasto nello zoccolo penetrandovi così a fondo da farle un male terribile.
— Puoi provvedere?
— In men che non si dica.
Infatti, in un paio di minuti il maniscalco tolse il chiodo e applicò il ferro mancante.
— Fatto, signore, — disse. — Se credete, potete proseguire.
— Ecco a te, amico, prendi — disse Ambrogio porgendogli una moneta. — Il chiodo, dammelo: voglio tenerlo per ricordo di questa notte. Ora, grazie tante e sta' sano.
— Dio vi accompagni, signore, — gli augurò il maniscalco inchinandosi. — Il Po non è lontano. Se andrete di buon passo, potrete essere a Piacenza per mezzogiorno.
Ambrogio sorrise, inforcò la mula e sparve nella distesa di neve con la velocità del fulmine, lasciando il brav'uomo di stucco.

* * *

Con ampio margine, fu di ritorno a Milano in tempo per celebrare la Messa grande di Natale, secondo quanto aveva promesso. Dopo il rito, come era solito fare, diede udienza a quanti desideravano parlargli. A un certo punto, si accorse di un gruppetto di giovani che, in disparte, parlottavano ridacchiando. Messo in sospetto da certe occhiate ironiche che fosse lui l'oggetto del loro discorso, li chiamò.
— Signori miei, — disse, — mi rallegro a vedervi così contenti. Benedetto sia sempre chi vive in letizia. Di che cosa state parlando con tanto gusto, se mi è lecito chiederlo?
— Signore, — rispose uno di loro, — ti conosciamo per uomo di spirito e perciò siamo certi che non te la prenderai per quanto ti dirò. Anzi, senza dubbio saprai trarre beneficio dalle mie parole, smentendo quanto si dice di te. Giacché, signore, non sta bene che si propinino panzane al popolo che, se è sempre pronto a credere a prodigi e miracoli, proprio per questo non è giusto ingannare. E se l'inganno viene dall'alto, mio caro Vescovo, è cosa ancor più grave e peccaminosa.
— E che si dice, signore, di me?
— Questo: che ieri sei andato a Roma, hai parlato col Papa e sei tornato qui stamattina a dir messa.
— Signori miei, — disse Ambrogio sorridendo, — non dovete meravigliarvi se il Cielo sceglie a volte un uomo indegno per testimoniare la sua potenza. Se quell'uomo indegno ha fede, può ben diventare il mezzo per il quale si manifesta la gloria divina, alla stessa maniera di un uomo degnissimo: per rinvigorire o richiamare la fede debole o assente. Signori, la mia mula ha perso un ferro poco prima di Piacenza, stamattina presto, mentre tornavo da Roma, e un chiodo le si è conficcato profondamente nello zoccolo. Opera del diavolo, amici miei, sempre pronto a cercar di guastare quella di Dio. Voleva bloccarmi, ma non c'è riuscito. E ora questo chiodo — aggiunse cavandolo di tasca — servirà la causa del Cielo dopo che si è cercato di fargli servire quella dell'inferno.
Ora, sia pure di sfuggita, dobbiamo qui ricordare un'altra variante, secondo la quale, invece del chiodo della mula, si sarebbe trattato di uno dei chiodi della croce, donato all'imperatore Costantino dalla madre sant'Elena e ritrovato presso quel maniscalco dallo stesso sant'Ambrogio.
— Io vi domando, — questi riprese, — se è più facile andare di qui a Roma e farne ritorno in poche ore o mandare questo chiodo, come faccio adesso, lassù.
Nel dir così, scagliò il chiodo verso l'alto della chiesa (che era forse S. Tecla): il pezzo di ferro contorto volò come una freccia in direzione della volta e restò sospeso in aria a molti metri da terra.
A quei giovani non restò che lodare il Cielo per gli atti che si compiaceva di compiere per mano del loro Vescovo e da allora pare che andassero più cauti nel formulare dubbi ed esprimere giudizi su di lui.
Della stupefacente mula, più veloce d'un TEE, non sappiamo che avvenne ma possiamo immaginarlo, essendo stata anch'essa, ahimé, di carne e d'ossa. E', almeno, da presumere. In quanto al chiodo — anzi, al S. Chiodo — sappiamo molto di più.
E' tuttora conservato nel Duomo. Il 3 maggio di ogni anno, mediante la « nuvola », una specie di ascensore costruito nel Seicento, lo si fa solennemente discendere dalla nicchia che lo custodisce sopra l'altare maggiore e lo si espone. E questa del chiodo di « sant'Ambroeus » e della « nivola in Domm » è una delle tradizioni più care al popolo milanese.

Salvatore ASCENZI

CINEMA

Il lungo viaggio del reporter

TRA I REGISTI italiani più famosi Michelangelo Antonioni è certamente quello su cui, nel bene o nel male, si è scritto e discusso di più. Negli anni sessanta i suoi film più importanti (**L'avventura, La notte, L'eclisse, Deserto Rosso** ecc.) suscitarono alla loro uscita un'ondata di polemiche e contestazioni che esulavano dal ristretto campo cinematografico per invadere, con concetti quali l'alienazione e l'incomunicabilità, i campi della sociologia, della letteratura industriale e della politica. A parte il lato polemico, si rimproverava il cinema di Antonioni di essere troppo moderno o troppo cerebrale e intellettualistico. Con il tempo queste critiche si sono attenuate: al punto che **Professione: reporter**, l'ultimo film di Antonioni, sta ora riscuotendo un grande e unanime successo di pubblico e di critica e sarà chiamato a rappresentare fuori concorso il cinema italiano al prossimo festival cinematografico di Cannes.

I motivi di tale cambiamento sono da ricercarsi in parte nell'evoluzione che negli ultimi anni si è avuta nel gusto del grande pubblico, ma anche in certi spostamenti stilistici ed espressivi che Antonioni ha apportato al suo cinema. Ciò non significa però che Antonioni ha rinnegato se stesso. Anzi. **Professione: reporter** è in questo senso un film esemplare nella filmografia di Antonioni. Il film, a prima vista, è la fuga illusoria e senza scampo di un uomo da se stesso, dal suo passato come dal suo futuro.

David Locke, un famoso giornalista televisivo inglese, sta svolgendo in un paese africano una difficile inchiesta giornalistica e inutilmente cerca di prendere contatto con i guerriglieri che combattono una dura lotta contro il governo in carica di quel paese.

Fisicamente stanco e sconvolto da una grave crisi familiare e professionale, Locke decide di assumere la identità di un turista inglese morto d'infarto nella stanza d'albergo accanto alla sua. L'uomo morto in realtà è un mercante d'armi che appoggia la causa libertaria dei guerriglieri e Locke, per curiosità professionale ma anche per un sincero desiderio di partecipazione umana, decide di andare fino in fondo alla sua messinscena e si reca ad una lunga serie di appuntamenti segnati su un taccuino ereditato dal morto. Da un'appuntamento mancato all'altro David Locke, accompagnato da una strana ragazza hippie e inseguito da poliziotti, agenti dello spionaggio e familiari sospettosi, attraversa mezza Europa per giungere infine in Spagna, dove in un Hotel allusivamente chiamato « della Gloria » troverà la morte con rassegnata accettazione.

Sia pure riassunta per sommi capi la trama del film, abbastanza chiara appare la natura spettacolare di **Professione: reporter**. Eppure non è così semplice. **Professione: reporter** è un film di fatti ma dove i fatti non si verificano mai (gli appuntamenti non hanno esito, gli incontri vengono sempre mancati, la morte stessa del protagonista non si vede ecc.), è un film girato quasi tutto in grandi esterni e locali pubblici (deserti, aeroporti, hotels, ristoranti, autostrade e musei), dove dunque è difficile per lo spettatore prendere confidenza con i personaggi e con la loro storia. E proprio da queste contraddizioni stilistiche che l'ultimo cinema di Antonioni svela ancora una volta la sua seconda natura: mettere in scena protagonisti, fatti, avvenimenti e intrecci ma per andare al di là di essi, per trovare il suo tema costante e prediletto dell'uomo disperatamente proteso nella ricerca di un nuovo rapporto con la realtà e con se stesso.

A fronte di questa problematica tutto viene messo in secondo ordine da Antonioni. Un'esemplificazione di ciò l'abbiamo nella lunghissima e splendida sequenza finale del film: David Locke sta sdraiato sul letto della sua ultima camera d'albergo, dopo aver fatto allontanare anche la ragazza, cosciente ormai che di lì a poco verrà ucciso. Ad un certo punto la macchina da presa lo abbandona per inquadrare al di là di una finestra una piazza desolata, riempita ogni tanto da un andirivieni di bambini, vecchi, animali e macchine. Alle spalle gli assassini penetrano nella stanza di Locke e lo uccidono mentre la macchina da presa continua ad inquadrare la piazza: per gli spettatori distratti ad inquadrare il niente, per Antonioni invece ad inquadrre la vita, cioè l'unica cosa che conta. Per Antonioni, Locke e la sua storia sono solo elementi di spettacolo per fare un discorso sulla realtà e sottolineare alcuni aspetti di essa.

David Locke è interpretato da un eccellente Jack Nicholson, ironico e patetico nella giusta misura, cinico e malinconico insieme. Altri interpreti sono Maria Schneider (la ragazza di **Ultimo tango a Parigi**) e l'attrice inglese Jenny Runacre.

Un film per sapere e non dimenticare

DURANTE l'ultima guerra bombardamenti e mitragliamenti aerei, coprifuoco e deportazioni hanno fatto in modo che non si combattesse e morisse solo nelle prime linee ma anche nelle città e nelle campagne. Addirittura una guerra dentro la guerra veniva poi combattuta lungo le linee ferroviarie: le stazioni, gli impianti ferroviari e i convogli costituivano un obiettivo di guerra quasi quotidiano per gli aerei da bombardamento. E lungo la rete ferroviaria non correvano soltanto i treni militari ma anche treni pieni fino all'inverosimile di uomini che — impauriti o affamati o perseguitati — tentavano di sfuggire agli orrori della guerra, di ricongiungersi con le proprie famiglie o semplicemente di svolgere il proprio lavoro.

Queste realtà stanno per rivivere ora in un film di grande impegno che l'Istituto Luce sta realizzando per i ragazzi con il contributo dello Stato e che sarà diffuso, con il concorso del Ministero della Pubblica Istruzione, in tutte le scuole italiane. Si tratta de « La linea del fiume »: la storia di un bambino ebreo che scampato miracolosamente, la notte del 6 ottobre 1943, alla deportazione degli ebrei del ghetto di Roma, cerca di raggiungere suo padre — l'unico parente rimastogli — a Londra, dove lavora come speaker alla radio. Il film è la storia del lungo e travagliato viaggio del ragazzo che da Roma fino in Normandia e poi in Inghilterra lo porta ad attraversare mezza Europa in guerra, passando da treno a treno e attraverso una lunga serie di incontri umani ed esperienze incredibili.

Gran parte del film si svolge dunque in treno e le scene più impegnative sono state girate lungo la linea ferroviaria Capranica-Blera. E proprio a Blera è stata girata la scena (nella foto accanto) del drammatico bombardamento di una stazione. Cortine fumogene artificiali, spezzoni di legno, rovine di muri, sinistri falò, soldati tedeschi, morti e feriti sparsi sui marciapiedi della piccola stazione hanno ricreato per una mattina le immagini paurose e angoscianti della guerra e della morte.

« La linea del fiume », interpretato dal piccolo Vasco De Cet, Lea Massari e Riccardo Cucciolla, è un film per i ragazzi ma non è un film di avventure. E' un film che vuole far pensare alla guerra i ragazzi che non l'hanno conosciuta e gli adulti che l'hanno vissuta: ai primi per sapere, agli altri per non dimenticare.

piesse

Riccardo Cucciolla in una scena de « La linea del fiume ».

FILM DA VEDERE

Per tutti

Professione: reporter di Michelangelo Antonioni
Prima pagina di Billy Wilder
Il sospetto di Francesco Maselli
Chinatown di Roman Polanski
C'eravamo tanto amati di Ettore Scola
Mio Dio, come sono caduta in basso di Luigi Comencini

Per gli esperti

Calore di Paul Morissey
Sweet movie (Dolce film) di Dusan Makavejef
Andrò come un cavallo pazzo di Arrabal

TELEVISIONE

Mito d'Africa

L'AFRICA Nera come mito letterario è stata sempre un motivo importante e ricorrente nella cultura europea. In questi giorni ce ne giunge ancora un'eco con il programma televisivo in cinque puntate **Alcune Afriche** (tutti i mercoledì sul primo canale alle ore 20,40), realizzato per conto dei culturali televisivi da Alberto Moravia e Andrea Anderman.

Alcune Afriche, nel dare un quadro abbastanza inedito del continente africano, segue la traccia del viaggio compiuto nel 1925 da André Gide e i cui resoconti formarono oggetto di due famosi libri: « Voyage au Congo » e « Retour du Tchad ». I realizzatori del programma televisivo, seguendo appunto le indicazioni lasciate da Gide, hanno risalito in battello il fiume Congo e poi l'Ubanqui fino a Bangui nella Repubblica Centrafricana. Di qui in auto sono giunti nel Camerun fino a Douala e poi nel Ciad, da Fort-Archambault a Fort-Lamy, su su fino al deserto del Sahara.

Lo scopo ultimo del programma di Moravia e Anderman è quello di confrontare sulla realtà e a distanza di cinquanta anni le pagine folgoranti di Gide, per svelare o accertare quanto ci fosse in esse di verità o semplicemente di illusione letteraria e fantasia poetica. Nel portare alla luce gli aspetti economici, politici, sociali e culturali del continente africano *Alcune Afriche* cerca di smascherare quanto dell'Africa è solo mito e leggenda e di portare alla luce invece i suoi problemi complessi e articolati.

In *Alcune Afriche* non si è voluto dare dell'Africa un unico aspetto, ordinato, unilaterale, schematizzato, ma vari aspetti spesso anche contraddittori. Lo stesso titolo del programma dice esplicitamente che non si è voluto dare un quadro completo e definitivo della realtà africana ma solo fornire dei dati e delle impressioni.

Naturalmente dietro questo procedere per impressioni c'è un atteggiamento culturale ben preciso e condizionante tutto lo spirito dell'opera. Lo sforzo di Moravia, in questo senso, è stato proprio quello di dimenticare il più possibile la sua condizione di intellettuale europeo. Ciò per evitare i condizionamenti dei pregiudizi culturali tipici del vecchio continente.

Il fine è quello di cercare di guardare (e vedere) l'Africa con gli occhi dell'Africa, di far parlare l'Africa con la sua voce, senza filtri, mediazioni e sovrapposizioni di alcun genere. I risultati raggiunti ci sembrano, almeno in buona parte, positivi. A parte la bellezza delle immagini che riproducono il fascino tipico della terra africana, un cenno particolare merita la musica di Gato Barbieri (la sigla d'apertura del programma), ricca come sempre di elementi afroamericani.

SEGNALAZIONI TV

Uno sceneggiato televisivo sulla vita di Michelangelo sarà realizzato dai servizi culturali della TV per celebrare il cinquecentenario della nascita del grande artista del Rinascimento.

Alla sceneggiatura del lavoro, le cui riprese cominceranno tra qualche mese, stanno attualmente lavorando Anthony Burgess, Brando Giordani e Ludovica Ripa di Meana. La regia sarà dello stesso Giordani che ha già realizzato per la TV « La violenza e la pietà », un documentario sulle fasi del restauro della Pietà di Michelangelo, che ha riscosso un grande successo sia in Italia che all'estero (Primo Premio alla Decima edizione dell'« Hollywood Festival of World Television).

* * *

Margherita Guzzinati, Luigi Lamonica, Elio Zamuto, Pino Colizzi, Claudia Caminito ecc. sono alcuni degli interpreti di « Sicario di Trastevere », un originale televisivo di Roberto Mazzucco le cui prove hanno avuto inizio in questi giorni per la regia di Alberto Negrin.

L'originale televisivo ripropone un avvenimento della Roma del 1875: l'uccisione del giornalista Raffaele Sonzogno, direttore de « La capitale » un quotidiano della sinistra garibaldina.

LIBRI

Odissea 1943

1943: anno chiave per la storia italiana degli ultimi anni. La campagna di Russia si chiude con l'annientamento dell'armata italiana schierata sul Don; i pochi superstiti vengono raccolti in Italia, nel tentativo illusorio di ricostituire ancora qualche reparto militare efficiente, ma intanto cede di schianto il fronte africano e lo sbarco degli alleati in Sicilia, che porta il conflitto direttamente sul suolo italiano, determina il crollo politico di Mussolini.

E' un terrificante e ineluttabile susseguirsi di eventi che si conclude poi l'8 settembre, quando migliaia e migliaia di soldati italiani furono posti di fronte ad una scelta difficile e angosciosa, quella tra il passato e il futuro. Non tutti, si sa, risposero in modo uguale: ci furono decisioni giuste e decisioni errate, decisioni in buona fede e decisioni umilianti.

E' partendo da questo clima morale, prima che politico e storico, che si inquadra il nuovo romanzo di Giulio Bedeschi — **Il peso dello zaino** (Garzanti Editore, pp. 304, L. 1.200) —, che è il seguito ideale del suo più famoso romanzo **Centomila gavette di ghiaccio**, che nel 1964 vinse il Premio Bancarella.

Il peso dello zaino, « romanzo vero » e « testimonianza di vita », vuole narrare a chi non sa e a chi ha dimenticato, a chi non era presente come a chi di quei fatti è stato protagonista, che cosa significarono quei mesi terribili, quelle scelte decisive e individuali, per una generazione di uomini cui forse la storia aveva chiesto troppo.

Chi già conosce i precedenti libri di Bedeschi avrà modo di ritrovare ne **Il peso dello zaino** la stessa fitta umanità di personaggi e di fatti di vita quotidiana, ma soprattutto la partecipazione totale e coinvolta dell'autore alla riflessione e alla testimonianza.

Nato a Vicenza nel 1915, laureato in medicina e chirurgia, Giulio Bedeschi prese parte, nel 1940, alla campagna militare sul fronte greco-albanese e, dal 1941 al 1943, a quella sul fronte russo.

Da queste drammatiche esperienze di vita vissuta tra i combattenti della divisione « Julia », Bedeschi ha tratto l'ispirazione costante assoluta per tutta la sua opera e ha avuto modo di costituire un « caso » abbastanza singolare e significativo nel panorama letterario italiano.

SEGNALAZIONI / LIBRI

Fiera del libro per ragazzi

Dal 4 all'8 aprile 1975 si è svolta a Bologna la 12ª Fiera del libro per ragazzi con l'annessa Mostra degli Illustratori e la Rassegna delle nuove tecniche dell'apprendimento e della comunicazione.

Alla Fiera, che si distingue dalle altre fiere dello stesso specifico settore per il largo margine concesso alle iniziative culturali collaterali (esperimenti di animazione, incontri con bibliotecari, visite delle scolaresche ecc.), hanno partecipato ben 488 editori provenienti oltre che dall'Italia da 38 Paesi stranieri e circa 17.000 visitatori.

Due indicazioni sono emerse, tra le altre, dall'esposizione di Bologna. La prima è che i riflessi della congiuntura, se da una parte hanno determinato un certo rallentamento nella produzione editoriale per ragazzi, dall'altra hanno intensificato l'impegno di produrre il meglio in forze ridotte e i risultati positivi sono apparsi evidenti nei vari stand italiani e stranieri dove l'offerta dei libri è apparsa senz'altro più funzionale che nel passato.

La seconda indicazione è stata fornita, invece, dalla partecipazione dei Paesi del Terzo Mondo, che ha stimolato il risveglio culturale per lo scambio di esperienze tra Paesi industrializzati e non industrializzati, con acquisizione di diritti di traduzione e di adattamento nei singoli Paesi.

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Candy baby

REVIVAL: una parola che sta conquistando il mondo nei suoi più svariati aspetti, tra i quali la musica. E' notizia di questi giorni l'ingresso nelle classifiche italiane della celeberrima « Only you » dei Platters. Accanto a questo episodio se ne potrebbero ricordare tanti per far maggiormente risaltare la revival mania come il grande successo ottenuto da « American graffiti » sia come film sia come colonna sonora o il prepotente ritorno alla ribalta di personaggi come Neil Sedaka e Paul Anka, che ebbero nel periodo a cavallo degli anni '50-'60 il loro momento migliore. Ed è questo il periodo più saccheggiato dagli appassionati e dagli industriali dei vari settori che la moda tocca.
In questo contesto si spiega il favore che il pubblico ha verso quei gruppi e quei cantanti specializzati nel rinverdire successi di quel periodo, fenomeno, questo, forse meno appariscente nel nostro Paese ma che in altre nazioni ha toccato punte inusitate.
Altro discorso meritano i gruppi che degli anni '50-'60 usano solo l'atmosfera come punto di partenza, creando dei brani che del revival hanno solo il richiamo commerciale.
Tra questi complessi vogliamo ricordarne uno, Beano, nato da poco tempo ma già presente nelle classifiche di molti Paesi. Con il loro primo 45 giri « Candy baby » sono riusciti a personalizzare il brano a dei modelli passati, tralasciando comparire una certa ricerca di sonorità ed effetti che non riduce il gruppo a semplici seguaci di mode più o meno interessanti.
Da ricordare che « Candy baby » porta sul retro « Rock and roll (gonna save your soul) », un brano meno interessante del precedente e che è stato inciso dalla Deram e distribuito dalla Decca.

SONO USCITI SUL MERCATO...

45 GIRI

Messico lontano / **Mandrake** Alberomotore (Intingo)
Stranger in his own country / **Un attimo di vita** Officina Meccanica / Orchestra Vassil Kojucharov (Fare)
Amore mio, amore mio / **Dall'amore cosa vuoi?** Filipponio (Polydor)
Do you wanna rock and roll? / **Rolls Royce body** The Les Humphries Singers (Decca)
Tennessee Saturday night / **There goes my everything** Ace Cannon (London)

33 GIRI

Ibis Ibis (Polydor)
Gold Diamond volume 2 Neil Diamond (London)
Al Green explores your mind Al Green (London)
Aria di festa Vanni Catellani (Premier)
Cross fire The Cabildos (Vroommm)

CLASSIFICHE

45 GIRI

1) **You're the first, the last, my everything** Barry White (Philips)
2) **Piange... il telefono** Domenico Modugno (Carosello)
3) **Un'altra donna** I Cugini di Campagna (Pull)
4) **Can't get enough of your love, babe** Barry White (Philips)
5) **Only you** The Platters (Mercury)
6) **Emmanuelle** The Lovelets (Variety)
7) **Candy baby** Beano (Deram)
8) **El bimbo** Los Bomberos (Joker)
9) **Era** Wess e Dori Ghezzi (Durium)
10) **Kung fu fighting** Carl Douglas (Durium M.E.)

33 GIRI

1) **Can't get enough** Barry White (Philips)
2) **White gold** Barry White (Philips)
3) **19ª raccolta** Fausto Papetti Sax (Durium)
4) **Kung fu fighter** Carl Douglas (Durium M.E.)
5) **Un'altra donna** I Cugini di Campagna (Pull)
6) **Borboletta** Santana (CBS)
7) **Un corpo e un'anima** Wess e Dori Ghezzi (Durium)
8) **Anima latina** Lucio Battisti (Numero Uno)
9) **Fabrizio De Andrè vol. 8** Fabrizio De Andrè (Produttori Associati)
10) **Raccolta di successi de « Gli Alunni del Sole »** Alunni del Sole (Produttori Associati)

FILATELIA

Riceviamo dai colleghi collezionisti del Circolo Filatelico Numismatico del Dopolavoro Ferroviario di Ancona:

« Non vogliamo conoscere i motivi che hanno determinato la decisione di rimandare di un mese la emissione celebrativa dell'ANNO SANTO, ma non riusciamo a spiegarci come mai ad Ancona la serie è stata posta in vendita solo il 26 marzo mentre in tutte le altre città italiane la distribuzione è stata iniziata il giorno 24 marzo. Non basta, le buste preparate per la timbratura primo giorno (F.D.C.) sono state timbrate allo sportello filatelico con la data 25 marzo 1975, sembra per ordini superiori. Come è possibile? Il giorno di emissione è il 24 marzo e le buste dovevano essere timbrate con tale data. Cosa facciamo ora delle buste già timbrate? Chi ci rimborsa le spese sostenute dato che le buste non hanno alcun valore filatelico? ».

Giriamo la domanda ai responsabili delle Poste Italiane sperando che la voce non controllabile sparsasi fra i filatelici (rimborso del costo dei francobolli) sia vera e non una mera speranza, tenuto conto del costo elevato della serie.

ITALIA

Il giorno 24 marzo è stata emessa una serie di francobolli celebrativi dell'ANNO SANTO 1975 composta da 5 valori.

L'Amministrazione delle Poste e Telecomunicazioni partecipa che presso « l'Ufficio Poste Corrispondenze - Sportello Filatelico - 00100 Roma Centro » sono disponibili i Classificatori editi nel 1973, corredati dai relativi francobolli, al prezzo di L. 4.400 per esemplare fino al loro totale esaurimento.
Inoltre presso gli Sportelli Filatelici delle Direzioni Provinciali P.T., sono in vendita al prezzo di L. 6.000, i classificatori contenenti tutti i francobolli emessi nel 1974.
Detti classificatori possono essere acquistati anche per corrispondenza inoltrando le richieste ai suddetti Uffici previo invio (mediante vaglia postale o versamento sul c.c.p. n. 1/10640 intestato all'Ufficio medesimo) dell'importo corrispondente all'acquisto maggiorato delle spese postali per la spedizione e con l'indicazione della causale del versamento.
I valori da L. 40, L. 50, L. 150 e L. 180 riproducono quattro statue di Angeli del Ponte Sant'Angelo a Roma, già Elio, generalmente percorso dai pellegrini in occasione del Giubilei. Tali statue furono disegnate da G. L. Bernini per la decorazione stabile del ponte.
Il valore da L. 90, di grande formato, riproduce una veduta del Ponte S. Angelo con la cupola di San Pietro sullo sfondo.
TIRATURA: quindici milioni di esemplari da L. 40 e da L. 50; otto milioni di esemplari da L. 90, L. 150 e L. 180.

Sebastiano DI MAURO

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Appuntamento a Fabriano per i pittori

IL DLF di Fabriano organizza il 3° Concorso di Pittura Estemporanea « Gentile da Fabriano » che si effettuerà nei giorni 21 e 22 giugno 1975 ed è riservato ai soci e familiari di tutti i Compartimenti esclusi Palermo e Cagliari.

Il Concorso, dedicato alla memoria del grande Maestro del '300 « Gentile da Fabriano » ed alla città della carta, è dotato, in partenza, di premi per il valore di oltre un milione di lire e di numerosi premi di rappresentanza offerti da Enti, Industrie, Ditte e privati cittadini. Si avvarrà del patrocinio del Comune di Fabriano e della preziosa collaborazione delle Cartiere Miliani, famose in tutto il mondo per le speciali carte filigranate e quelle per disegno fabbricate a mano con i primitivi sistemi di lavorazione, tra i quali gli autentici magli trecenteschi.

Ad ogni concorrente le Cartiere Miliani offriranno un omaggio.

Le adesioni al concorso dovranno pervenire al DLF di Fabriano entro il 18 giugno 1975, redatte su apposita scheda che potrà essere richiesta al DLF di appartenenza e dovranno essere accompagnate dal versamento della tassa di iscrizione di L. 2.000 a mezzo vaglia o assegno bancario intestato al Presidente del DLF di Fabriano. La timbratura delle tele e dei fogli avrà inizio alle ore 7 del 21 giugno e la consegna delle opere avrà termine alle ore 20.30 dello stesso giorno. Dopo la cerimonia della premiazione che avverrà alle ore 17 del 22 giugno sarà inaugurata la Mostra delle opere che resterà aperta fino al 30 giugno 1975.

La Giuria sarà composta da artisti e da critici di chiara fama. I concorrenti potranno usare la tecnica loro più congeniale: olio, tempera, acquarello, bianco e nero, tenendo presente che le tele ed i fogli non dovranno avere le dimensioni inferiori a cm. 50x60 e che dovrà essere ripreso un punto qualsiasi della città di Fabriano.

Il DLF di Fabriano predisporrà un servizio di assistenza per i soci e le famiglie che per l'occasione intendessero soggiornare.

I familiari che partecipano al concorso debbono essere in possesso della tessera DLF.

Radioamatori: voci per il mondo

SONO ANDATO a trovare il Gruppo Radioamatori del DLF di Roma con un certo timore, consapevole della mia assoluta ignoranza in materia. M'aspettavo, confesso l'ingenuità, un mucchio di tecnici pedanti e noiosi o, nel peggiore dei casi, un'assemblea di maniaci che mi avrebbe stordito con sigle e incomprensibili diagrammi. Di sigle, a dire il vero, ne ho udite a valanghe perché la sigla sta al radioamatore come il blue jeans sta all'adolescente: una passione invincibile o un'affinità elettiva. Ma loro, i radioamatori, m'hanno veramente sorpreso. Sono un gruppo di persone che esibiscono, con estrema naturalezza, caratteristiche sempre più rare nella nostra società: amicizia, allegria e un entusiasmo travolgente.

Forse tanta spontanea gioia di vivere è inevitabile. Perché, in concreto, cosa fa un appassionato di questa categoria? Scavalca, grazie alle onde hertziane, tutte le barriere che l'uomo ha frapposto tra sé e i suoi simili. Per lui non esistono nazioni, ideologie o razze; blocco occidentale, blocco orientale, terzo mondo e così via sono parole vuote, senza senso. Esiste solo una voce, improvvisamente captata, che esce dall'apparecchio ricevente; un filo sottile e saldissimo, lungo a volte migliaia di chilometri, che unisce due individui i quali hanno in comune, prima ancora d'una specifica passione radiantistica, il fatto d'essere membri d'una stessa umanità assetata di comunicazione e, purtroppo, spesso incapace di raggiungerla.

Il gruppo romano opera al n. 22 di via Bari, nei locali della Sezione dopolavoristica, ed ha a disposizione una stanza per le apparecchiature ricetrasmittenti, un laboratorio e una aula per i corsi. Il caso ha voluto che la mia visita coincidesse con un avvenimento festoso e particolarmente significativo. Dal 1° aprile di quest'anno la sede di via Bari può trasmettere usando il nominativo IRFS (Radio Ferrovie Stato) autorizzato dal Ministero PT. Il collegamento inaugurale era stato captato dall'architetto di Corfù (laureatosi in Italia) Chimarios Spiros. Ebbene, il giovane greco, trovandosi di passaggio a Roma, aveva fatto una capatina per stabilire dopo quello fonico un contatto personale. Verrebbe la tentazione di costringere tutti i governanti a diventare radioamatori...

Come funziona e quale attività svolge questo manipolo di entusiasti? Me lo hanno spiegato il Dirigente Roberto Pianella e il Segretario Carlo Piccarolo. Il gruppo si è costituito il 5 gennaio 1974 con autorizzazione del Consiglio del DLF di Roma. Ha un suo regolamento interno, dove, tra l'altro, sono enunciati chiaramente gli scopi che si prefigge: 1) riunire a scopi didattici, tecnici e culturali i ferrovieri radioamatori, i radiodilettanti, i radiotecnici e gli studiosi della radio; 2) incrementare la diffusione della disciplina radiantistica, specie tra i simpatizzanti, promuovendo esperimenti e prove; 3) mantenere i contatti con la F.I.R.A.C. (Federation Internationale des Radio Amateurs Cheminots) onde incrementare le relazioni di amicizia con i radioamatori ferrovieri di altri Paesi. Fanno parte del gruppo (attualmente forte di 32 unità) gli iscritti al DLF in possesso di patente e di licenza di radioamatore, ma possono partecipare alle attività anche i simpatizzanti della radio purché iscritti al DLF.

Tali attività, svolte ogni venerdì, si dividono in tre gruppi principali. Si riceve e trasmette, sia in fonia che in telegrafia, contattando colleghi italiani o stranieri. Ci si dedica all'autocostruzione, a fini didattici, assemblando apparecchiature radio con l'intervento di tutti. Si tengono corsi di telegrafia e di radiotecnica a beneficio di quei simpatizzanti che vogliono sostenere l'esame per il conseguimento della patente di radiooperatore. Inoltre, nell'ambito della F.I.R.A.C., ci sono gli annuali convegni internazionali: nel 1974 all'isola di Sylt, tra Germania e Danimarca; quest'anno, in settembre, a Sainte Maxime sulla Costa Azzurra; nel 1976 addirittura al Circolo Polare Artico!

Non mi dilungherò a spiegare come si diventa radioamatori, cosa sono le cartoline CSL o il Quaderno di Stazione, cos'è l'A.R.I. ecc.; questi ed altri particolari sono già stati trattati su « Voci » nel numero dell'aprile 1974. Terminerò invece con un'avvertenza utile per tutti coloro che, come me, non sanno distinguere una ricetrasmittente da un cippo funerario etrusco. Attenzione amici, non dite mai a un radioamatore con tanto di patente e licenza rilasciate dal Ministero PT dopo gli appositi esami, che è un CB! Subireste violenze inaudite, e non solo verbali. No, miei sodali nella radioignoranza, lui è un OM. Ricordate bene: OM (old men). I CB (citizen band) siamo noi poveri mortali a partire dal momento in cui, presi da raptus antiausterity, entriamo in un negozio, compriamo una ricetrasmittente (di quelle ammesse dalla legge, s'intende) e, dopo un ulteriore esborso di L. 15.000 (tassa di concessione annuale), cominciamo a raccontarci barzellette via etere.

Carlo Vittorio CATTANEO

DLF VIAGGI '75 - Luglio

Numero itinerario	Paesi da visitare	Sezione DLF organizzatrice	Giorno partenza	Durata giorni	Quota (*)
VIAGGI					
2	FRANCIA: Lourdes	Bari	14	6	30.000
5	FRANCIA: Parigi-Versailles-Lourdes	Napoli	29	7	89.000
13	SVIZZERA: Berna-Interlaken-Jungfrau-Lucerna-Spiez	Genova	7	6	106.000
15	BELGIO-INGHILTERRA-FRANCIA: Bruxelles-Londra-Parigi	Reggio C.	8	12	150.000
19	SPAGNA: Costa Brava	Firenze	4	10	45.000
			11	10	45.000
			18	10	45.000
			25	10	45.000
30	AUSTRIA: Vienna e dintorni	Bologna	4	6	85.000
33	AUSTRIA-CECOSLOVACCHIA-REP. FED. TED.: Vienna-Praga-Monaco di Baviera	Reggio C.	15	12	150.000
35	REP. FED. TED. - DANIMARCA: Francoforte-Copenaghen-Amburgo-Colonia	Reggio C.	15	14	190.000
37	JUGOSLAVIA-ROMANIA: Belgrado-Bucarest-Eforie Nord-Brasov-Mamaia-Costanza	Bologna	5	14	85.000
39	DANIMARCA-SVEZIA-FINLANDIA Copenaghen-Stoccolma-Helsinki-Rovaniemi-Circolo Polare Artico	Firenze	2	14	262.000
40	CECOSLOVACCHIA: Praga-Lidice-Konopiste	Bologna	3	7	53.000
44 bis	POLONIA-U.R.S.S.: Varsavia-Leningrado-Mosca	Trieste	10	14	140.000
50	U.R.S.S.: Leningrado-Mosca	Verona	7	7	215.000
58	FRANCIA: Parigi (riservato ai giovani dai 16 ai 22 anni)	Bologna	8	6	32.000
		Verona	12	6	32.000
		Venezia	16	6	32.000
62	INGHILTERRA: Londra (riservato ai giovani dai 16 ai 22 ani)	Roma	27	8	60.000
SOGGIORNI					
V	CECOSLOVACCHIA: Praga-Marienbad	Roma	23	16	115.000
VII	POLONIA: Laghi Masuri	Napoli	26	15	130.000
XIII	TUNISIA: Djerba	Firenze	11	15	242.000
XIV	TUNISIA: Hammamet	Milano	10	8	110.000
XV	TUNISIA: Soliman	Milano	24	8	88.000
XVI	TUNISIA: Monastir	Milano	6	8	100.000
CROCIERE					
E	GRECIA-TURCHIA: Pireo-Bodrum-Rodi-Eraklion-Santorino	Firenze	5	8	113.000
			12	8	113.000
			19	8	113.000
			26	8	113.000
H	GRECIA-TURCHIA-SPAGNA: Istanbul-Izmir-Pireo-Atene-Barcellona	Milano	13	13	192.000
M	GRECIA-ISRAELE: Pireo-Rodi-Limassol-Haifa-Tel Aviv-Creta	Milano	17	13	185.000

(*) Le quote di partecipazione debbono intendersi suscettibili di variazioni in rapporto alle oscillazioni dei cambi.

A FIRENZE DAL 29 MAGGIO

Settimana del Tempo Libero

IN ATTUAZIONE del programma delle attività istituzionali programmate dall'Ufficio Centrale del D.L.F. per il 1975, avrà luogo a Firenze dal 29 maggio al 4 giugno p.v., la « Settimana Nazionale Ferroviaria del Tempo Libero », nel corso della quale, si svolgeranno le seguenti manifestazioni culturali e sportive a carattere nazionale:

- **Concorso Nazionale del Cinema a P.R. - Prato, 30-31 maggio;**
- **Concorso Nazionale di Fotografia Artistica - Firenze, 1 giugno;**
- **XXV Campionato Nazionale di Bocce a coppie - Firenze, 29 maggio;**
- **XVII Campionato Nazionale di Tennis - Firenze, 30 maggio-2 giugno;**
- **XVI Campionata Nazionale di Tiro al Piattello - Montecatini, 31 maggio-1 giugno.**

Accanto alle manifestazioni predette, la Sezione del D.L.F. di Firenze, che per incarico dell'Ufficio Centrale cura l'organizzazione della « Settimana », avvalendosi della collaborazione delle Sezioni di Pistoia, Pontassieve e Prato, ha programmato una folta serie di incontri sportivi e socioculturali per la più ampia partecipazione possibile dei soci che, numerosi, certamente proverranno dalle varie Sezioni della rete.

Il nutrito programma della « Settimana (già riportato su « Voci » di febbraio) ripropone nuovamente una formula, di impiego del tempo libero, che offre ai partecipanti una effettiva occasione di incontro, in armonia con le più avanzate esperienze che si vanno attuando in tale settore. Tali esperienze in campo dopolavoristico ferroviario, si concretizzano, già dal 1973, nella « Settimana » che, indetta dall'Ufficio Centrale, viene organizzata, a turno, dalle Sezioni più importanti. Le varie iniziative culturali, sportive e ricreative coinvolgono, negli otto giorni di durata della manifestazione, i numerosi partecipanti provenienti da tutta l'Italia.

Notevole anche la prevista presenza dei familiari dei Soci e dei cittadini: il clima di incontro popolare e festoso, l'alto grado di affiatamento, rende, senza dubbio, questa manifestazione la più rispondente ai nuovi intendimenti che si vanno manifestando nel settore dopolavoristico raccogliendo in un unico breve arco di tempo, tutta una serie di attività che facilitano al massimo la partecipazione.

E ciò diventa determinante, soprattutto per la nostra Azienda, che si occupa di un settore così essenziale per la vita economica del Paese, quale il settore del pubblico trasporto, che, poi, assolve non solo ad esigenze economiche ma anche sociali.

Ne discende, quindi, che il ruolo del « tempo libero » dei lavoratori-ferrovieri, assume un'importanza vastissima, sia per il suo aspetto altamente sociale, sia perché esso risponde (ed ormai non si può più ignorarlo) ad una reale ed insostituibile esigenza dell'attuale momento storico. In questa direzione l'organizzazione dopolavoristica si muove già e la « Settimana » ne è un esempio concreto: perché in simili occasioni è possibile portare avanti un ampio dibattito, tra i soci, dal quale possano scaturire quelle indicazioni maggiormente utili a modifiche di ampio respiro per quanto riguarda la programmazione e la conseguente attuazione delle attività istituzionali dei ferrovieri.

E ciò nella consapevolezza che, ben utilizzato ed indirizzato, il tempo libero dei ferrovieri costituisce la migliore occasione per contribuire all'arricchimento degli stessi, alla conoscenza reciproca ed allo spirito comunitario di collaborazione in un clima, perché no?, di « festa ».

Vittorio CIOFANI

Qua e là per i DLF

Il 10 marzo, a Roma in Via Bari n. 20, ha avuto luogo l'inaugurazione del Centro d'Arte « La Bitta ». Il locale, di proprietà del DLF di Roma e già noto come galleria d'arte « Forma 20 », è stato affidato alle cure dei pittori Carlo Speranza e Sandro Aloisi, due ferrovieri che si sono fatti ben conoscere negli ambienti cittadini.

Nella dizione « Centro d'Arte » si coagula tutto il programma di Speranza e Aloisi. « La Bitta » deve essere un punto d'incontro, un nodo focale dove persone interessate possano scambiarsi informazioni ed esperienze. Non sarà utilizzato solo per mostre d'arte figurativa, ma anche per conferenze, dibattiti, presentazione di opere letterarie e così via. Tra i progetti futuri c'è una « collettiva » dedicata alla Resistenza.

Per l'inaugurazione, che ha visto l'intervento di numerose personalità del mondo artistico, culturale e finanziario della capitale, è stata allestita una mostra comprendente opere di: Al Torella, S. Aloisi, A. Buratti, E. Calabria, C. Fabrizi, C. Levi, M. Maccari, F. Novelli, G. Omiccioli, M. Pinizzotto, K. Polter, A. Riso, Rossian, E. Saviane, A. Sdruscia, C. Speranza, G. Succi, O. Tamburi, G. Testa, G. Vangelli, R. Vespignani. Sul dépliant, pullulante di bitte, un simpatico saluto di Elio Filippo Accrocca.

* * *

Alessandro Ragionieri, della palestra del DLF di Firenze (nella foto), ha vinto il titolo di campione toscano di judo (classe speranze — cinture blu — categoria massimi). Il campioncino, classe 1958, è figlio di Elio, applicato presso il Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze. Quest'affermazione viene a premiare l'intelligente opera di formazione

sportiva condotta dall'istruttore Rossi e dal direttore Turillazzi.

* * *

A Roma, nella Sala Borromini, gli allievi del Centro musicale del locale DLF hanno dato, la sera del 6 aprile, un concerto vocale diretto dal Maestro Benedetto Vesselin Georgiev e organizzato dalla Sig.ra Brunilde Benedetti Buzzoni.

Durante la manifestazione, che è stata coronata da un lusinghiero successo, sono stati eseguiti brani di Chopin, Donizetti, Verdi, Mozart, Georgiev, Novic, Cimarosa, Offenbach e Nicolai.

LE NOSTRE VOCI

segue da pag. 3

● *Ecco i chiarimenti che abbiamo avuto direttamente dal competente Ufficio del Servizio Personale.*

Per quanto riguarda la prima richiesta si precisa che un aumento periodico di stipendio, decorrente dal 1° gennaio o dal 1° luglio, non può essere preso in considerazione, ai fini della pensione, ove il collocamento a riposo decorra dallo stesso giorno del 1° gennaio o del 1° luglio di due anni dopo.

Infatti, è ben vero che il biennio di permanenza richiesto dalle norme vigenti si compie alle ore 24 del 31 dicembre o del 30 giugno, ma tale compimento del biennio non può avere riflessi sullo stipendio; in coincidenza col compimento stesso infatti lo stipendio viene a cessare, in quanto proprio in quel momento cessa il servizio cui lo stipendio è connesso, ed ha inizio la posizione di quiescenza, alla quale inerisce non lo stipendio ma la pensione (Corte dei Conti - Sezione giurisdizionale - Decisione n. 55 del 24-11-1971).

Per quanto concerne la seconda richiesta, si fa presente che gli aumenti anticipati di stipendio di cui all'art. 59 S.G., sono attribuiti ai dipendenti secondo una graduatoria di merito, con le stesse modalità previste per le promozioni.

Nel caso specifico di un dipendente che cessa dal servizio il 1° gennaio o il 1° luglio, è chiaro che può concorrere all'attribuzione dell'aumento anticipato di cui al suddetto art. 59 S.G., ma relativamente a quello conferibile rispettivamente al 1° gennaio o al 1° luglio dell'anno precedente a quello del collocamento a riposo, in quanto per le stesse ragioni di cui al precedente punto 1 non si può attribuire uno scatto di stipendio che verrebbe a maturarsi quando è cessato il servizio cui lo stipendio è connesso.

CONTO CORRENTE E FOTOGRAFIE

Cara « Voci »,

sono in pensione dal 25-2-1967 e sono sempre rimasto abbonato. Ora chiedo: perché nel numero di Dicembre non viene inserito il conto corrente per il rinnovo dell'abbonamento? Il rinnovo a mezzo vaglia costa molto di più. E perché sul nostro Periodico « Voci », sotto la maggior parte delle fotografie non ci sono didascalie?

Italico Nonini
Via Gorigia, 6 - Buttrio (UD)

● *Il modulo di Conto Corrente come avrà visto lo abbiamo inserito nel numero di gennaio di «Voci». Quanto alle didascalie, non le mettiamo quando ci sembrano superflue. Ad esempio, se illustriamo il varo di una nave l'argomento è già nel titolo. Ci sembra superfluo scrivere poi in didascalia « La nave vista da destra » oppure « la nave vista di prua » e così via. Comunque stia certo, caro collega Italico Nonini, che cercheremo di tener conto della Sua osservazione. Anche questo è per noi un graditissimo modo di collaborare e di mostrare interesse a « Voci ».*

VACANZE A RIMINI

Anche per la stagione 1975 **SOGGIORNI ESTIVI DI RIMINI RIVAZZURRA**

Una serie di Alberghi modernissimi a Vostra disposizione per un lieto periodo di vacanza su una spiaggia incantevole con l'assistenza dell'Ufficio in Viale Regina Margherita, 109 filovia Rimini-Riccione, fermata filoviaria n. 25 - Tel. urbano 0541/32500.

QUOTE STAGIONE 1975

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE - Hotel La Fiorita - Hotel Regina - ed altri.

Per **turni di 7 giorni** pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3 letti, servizio, tasse di soggiorno, IVA compresa e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 31.500 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 35.000 - bambini dai 0 ai 7 anni sconto 30% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Alta stagione: Quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 42.000 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 46.000 - bambini dai 0 ai 7 anni sconto 30% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata)

ALBERGHI CON PISCINA - Hotel Gastone - Hotel Susy ed altri.

Per **turni di 7 giorni** pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3 letti, servizio, tasse di soggiorno, IVA compresa e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 30.000 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 33.500 - bambini dai 0 ai 7 anni sconto 30% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata)

Alta stagione: Quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 40.000 - camere un letto con servizi privati e doccia L. 44.000 - bambini dai 0 ai 7 anni sconto 30% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

ALTRI ALBERGHI: Hotel Brooklyn - Hotel Colon - Hotel Milord - Hotel Sandra ed altri.

Per **turni di 7 giorni** pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3 letti, servizio, tassa di soggiorno, IVA compresa e uso in comune di cabina.

Bassa stagione: Quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 24.500 - camere un letto senza servizi privati e doccia L. 28.000 - bambini dai 0 ai 7 anni sconto 30% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Alta stagione: Quote settimanali a persona: camere a 2-3 letti con servizi privati e doccia L. 31.500 - camere un letto senza servizi privati e doccia L. 35.000 - bambini dai 0 ai 7 anni sconto 30% (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

INIZIO TURNI

Bassa stagione: 27 Aprile, 4 Maggio, 11 Maggio, 18 Maggio, 25 Maggio, 1 Giugno, 8 Giugno, 15 Giugno, 22 Giugno, 29 Giugno.

Alta stagione: 29 Giugno, 6 Luglio, 13 Luglio, 20 Luglio, 27 Luglio, 10 Agosto, 24 Agosto.

Bassa stagione: 24 Agosto, 31 Agosto, 7 Settembre, 14 Settembre, 21 Settembre, 28 Settembre.

Turni di una o più settimane con inizio e fine di **domenica.** Per gite di fine settimana Maggio, Settembre. **Interpellateci!**

NORME PER L'ISCRIZIONE

1. Le prenotazioni per uno o più turni settimanali debbono essere indirizzate all'Ufficio **Jumbo Tour** 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 « Jumbo Tour ».
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, il tipo di camera desiderata e l'età dei bambini inferiori ai 7 anni.
3. **Attenzione!** Il mese di Agosto è diviso in **due turni:** 27 Luglio - 10 Agosto oppure 10 Agosto - 24 Agosto.
4. Specificare se si desidera il soggiorno in Alberghi sul mare - Alberghi con piscina - Altri Alberghi - che distano al massimo 100 metri dalla spiaggia.
5. 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.
6. Per altre informazioni dirette telefonare al n.ro 0541/32500. L'Ufficio è a Vostra completa disposizione tutti i giorni feriali (e a partire dal mese di Aprile di Domenica e giorni festivi) con il seguente orario: 8 - 12,30 - 15 - 22.
7. E' consigliabile far pervenire le richieste di prenotazioni - specialmente per Luglio e Agosto - almeno **due** mesi prima dell'inizio del turno desiderato.
8. In caso di rinuncia forzata sarà rimborsato l'importo versato, sempre che la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.
9. Nel limite della disponibilità sarà tenuto conto dell'albergo richiesto in preferenza.

Care amiche,

cominciano ad arrivarci le prime ricette e noi non perdiamo tempo a trasmettervele. Queste che pubblichiamo qui di seguito sembrano ottime sia dal punto di vista dell'arte culinaria che da quello, oggi non meno importante, della borsa. Ce le ha inviate la collega Luciana Mercuri della Segreteria D.G. di Roma.
Ancora una volta vi raccomandiamo di mandarci, insieme alle ricette, le vostre fotografie, possibilmente scattate mentre siete nell'esercizio delle vostre funzioni di cuoche, davanti ai fornelli.
All'opera, dunque, e... sempre buon appetito.

MARINA

TONNARELLI ALLA PAPALINA

Ingredienti per 4-6 persone (dipende dall'appetito): 1/2 kg. di tonnarelli (se si usa pasta all'uovo fresca, calcolare circa 50 gr. di più a persona), 150 gr. di prosciutto dolce (Parma o San Daniele), 150 gr. di mascarpone, 150 gr. di parmigiano grattugiato.

Tagliare il prosciutto a pezzettini (la cosa riesce meglio se le fette sono spesse). Cuocere la pasta in abbondante acqua salata. Quando la pasta è cotta, passarne due forchettate abbondanti non troppo scolate in un recipiente mantenuto caldo (possibilmente una pirofila) e amalgamarle bene con il mascarpone. Aggiungere il resto della pasta scolata, il parmigiano e infine il prosciutto, avendo cura di continuare a girare la pasta in modo che risulti tutta perfettamente condita. Servire in piatti caldi.

COTOLETTE DI BACCALA'

Ingredienti per 4 persone: 6 hg. di baccalà, 2 uova, sale, pepe, prezzemolo, pane grattugiato, olio di semi per friggere.

Spellare accuratamente 6 hg. di baccalà ammollato, tagliarlo a pezzi regolari e asciugarlo. Battere due uova in un recipiente capace, aggiungere sale quanto basta, un pizzico di pepe (a piacere) e prezzemolo tritato finissimo. Immergere nell'uovo battuto i pezzi di baccalà e lasciarveli per almeno due ore. Al momento di mangiare, passare il baccolà nel pane grattugiato e friggere a fuoco moderato. Servire ben caldo, accompagnato da fettine di limone ed insalata.

Luciana MERCURI

Cari ragazzi,

eccoci di nuovo a voi con le nostre curiosità. Stavolta cominciamo con qualcosa di africano che siamo certi attirerà il vostro interesse.

Le caverne del Sahara

Sembrerebbe impossibile che il Sahara, deserto quasi impraticabile per l'uomo, sia stato un tempo una terra attraversata da grandi fiumi, ricca di vegetazione e di vita. E invece è proprio così. Oltre 7000 anni fa quest'immenso e arido deserto doveva essere effettivamente una regione molto diversa da quella di adesso, stando alle testimonianze che ci sono pervenute dalle decorazioni che sono state scoperte recentemente sulle pareti delle caverne preistoriche del Tassili.
Sono migliaia di dipinti e di graffiti — molti dei quali di bellezza tale che soltanto artisti consapevoli possono aver creato — che ci riportano alla vita nei villaggi che costellavano il grande deserto sette, ottomila anni addietro. Pensate all'emozione degli scopritori quando si sono trovati davanti a immense pareti pitturate con scene di caccia, di banchetti, di cerimonie nuziali, con episodi di vita prettamente familiare e pacifica, come quello bellissimo di una moltitudine di persone intente a osservare un rabdomante che cerca l'acqua, in cui si vedono uomini che macinano il grano, donne che costruiscono tetti di capanne e bambini che dormono tutti insieme sotto una stessa coperta. Non mancano gli aspetti curiosi: un uomo che cerca di scuotere un altro, chiaramente ubriaco, il quale tiene ancora ben salda una scodella che evidentemente contiene una bevanda.
Qui vi offriamo un esempio di queste stupende pitture rupestri. E' denominata, quest'opera plurimillenaria, « I buoi multicolori ».

Perle scolastiche

Pare che le « perle » dell'altra volta vi siano molto piaciute. Bene. Noi non stiamo a lesinare e ve ne regaliamo un'altra manciata.

- *Il sottosuolo della Sardegna è ricco di tonni.*
- *Le ecatombi erano il posto di radunanza dei cristiani.*
- *Andai a Santena, e la mia amica mi fece visitare la tomba del grande condottiero Camillo Benso di Cavour, specialità del paese.*
- *Le Alpi producono erbacce, cespugli e marmotte: dai 2500 metri in su, camosci nevai e ghiacciai; dopo i 3000, solo più ghiacciai e aquile.*
- *In prima elementare ero fiera e pettoruta.*
- *I Romani avevano un solo calendario che si trovava in Comune e serviva per quelli che dovevano pagare le tasse, la luce, la acqua e per quelli che dovevano pagare i conti alla banca.*
- *Mancava solo il riscaldamento, poi il problema del caldo era risolto.*

(da « Meridiana »)

Il pepe come una liana

Tuttora il pepe è la spezia più nota e più usata in cucina e nell'industria alimentare, specie dei salumi. Una volta, poi, era addirittura considerato preziosissimo, tanto che nel Medioevo i suoi granelli vennero proposti da qualcuno come moneta negli scambi!
Originaria dell'India, la pianta del pepe si presenta come un arbusto rampicante, simile a una liana, con grandi foglie ovali. Produce fiori raccolti in spighe pendule, da cui si sviluppano le sferette ben note. Se i granelli vengono raccolti ancora verdi, seccando diventano scuri e rugosi: ecco il pepe nero, la qualità più diffusa. Se invece si lasciano maturare completamente sulla pianta, i frutticini rotondi si liberano della buccia più esterna e diventano di color chiaro: ed ecco il pepe bianco, di odore e sapore meno piccanti, ma non per questo meno graditi dai buongustai.

Animali amici

Be', noi partiamo dal presupposto che tutti gli animali sono amici. Vogliamo quindi parlarvi anche di quelli... meno abbordabili. Il gatto selvatico, per esempio (quello sopra nel disegno a sinistra; sotto, gatto domestico).
Forse non lo avete mai incontrato. Comunque, non certo con la frequenza del micio domestico. Eppure, qualche esemplare si trova anche in Italia: in Maremma, in Calabria, nel Gargano, nelle macchie dell'Umbria e in Sardegna. Unico felino originario dell'Europa, sopravvive anche in Inghilterra, ma soprattutto nei Balcani.
Pur con l'aspetto di un grosso gatto domestico, quello selvatico ha uno scheletro più solido e una muscolatura più potente; può misurare oltre 60 centimetri di lunghezza, più i 25 della coda, che è più grossa e folta di quella del gatto comune e presenta anelli e punta neri, simili a quelli del soriano. Conduce vita solitaria e si nutre prevalentemente di insetti e piccoli volatili, ma non disdegna di cacciare topi campagnoli. Talvolta aggredisce anche mammiferi più grossi di lui, come agnelli e cerbiatti. Non assalta l'uomo ma, se provocato e messo alle strette, sa difendersi con destrezza e ferocia.

ASPIZ

di JOC e KAS

SALVIAMO LA PINETA

Qui comincia l'avventura
Di Ninetto e zio Frescura

Ferroviere pensionato
E inventore appassionato

E' UN VERO PECCATO!

ERA COSI' BELLO GIOCARE SOTTO GLI ALBERI!....

Una brutta novità
Corre in tutta la città:

La pineta dell'Oriente
Sta morendo lentamente.

Mai quaggiù s'eran visti
I ragazzi così tristi:

Era tanto bella e lieta
La vacanza là in pineta!

Quanti giochi, che aria pura
Sotto il manto di verzura!

QUESTA E' UN'OTTIMA ZONA PER UN NUOVO QUARTIERE..

E già un gruppo di signori
Detti « gli speculatori »

vogliono far sorger palazzi
Sul terreno dei ragazzi:

Dieci venti trenta cento
Ci sarà solo cemento.

ED ORA UNA GOCCIA DI ESTRATTO DI TASSO BARBASSO!

Via da noi questa iattura
Ha promesso Zio Frescura:

E s'è messo a lavorare
Tra alambicchi ed erbe rare

ED ORA TUTTI AL LAVORO!

E oggi annuncia alla città:
La pineta salverà!

Ecco pronto questo infuso
Che dovunque va diffuso!

Al lavoro, su coraggio
Cominciamo il salvataggio.

E' passata appena un'ora
Tanta gente già lavora

A cosparger la mistura
Preparata da Frescura.

Qui ce n'è per ogni gusto:
La puoi dare ai rami e al fusto,

Se ci arrivi, chissà come,
La dai pure sulle chiome.

BENE!

BRAVI!

VIVA LA NATURA!

Un buon mese di lavoro
E oggi esplode lieto il coro:

Viva viva Zio Frescura
Viva viva la sua cura

E il suo cuore di poeta
Che han salvato la pineta.

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

Nella mia prima collaborazione a questa rubrica ho preso l'impegno di rispondere nella misura più larga possibile ai quesiti pervenuti in redazione. Eccomi subito all'opera, stante che le lettere consegnatemi sono tante. Al signor **Vittorio Alessandro** già capo treno di 1ª cl. esonerato il 15 settembre 1959 le competenze accessorie sono state computate in base a 37 anni e, quindi, ove avesse richiesto l'applicazione di quanto disposto dall'art. 4 della legge n. 22 del 1974, non avrebbe ricevuto alcun beneficio, dato che egli gode già nella base pensionabile dell'intero aumento del decimo dello stipendio. Il sig. Amedeo Basso residente a Roma può stare tranquillo in quanto il periodo utile ai fini delle competenze accessorie è stato calcolato dalla decorrenza della nomina in prova (30 giugno 1919) fino al di lui passaggio nel personale degli uffici; così stando le cose l'art. 4 della legge n. 22 non può trovare alcuna applicazione nei suoi confronti. Il segretario superiore a riposo **Walter Righini,** successivamente alla sua lettera del 22.11.74, dovrebbe aver ricevuto la notifica del provvedimento n. 4663 del 9.7.74, con il quale, nel trattamento di quiescenza, è stato tenuto conto dell'aumento di stipendio ottenuto a termini dell'art. 29 della legge n. 40 del 1967. In merito alle aspirazioni esternate dal sig. **Carlo Liconti,** a riposo dal 23.3.1960, debbo, mio malgrado, informarlo che le varie leggi intervenute nel decorso anno a favore del personale ferroviario non consentono assolutamente la possibilità di conferire una promozione al personale già in quiescenza. Informo il sig. **Federico Fornara** da Castelfranco Veneto che la sua pensione è determinata in base a 40 anni di servizio utile e, quindi, poiché gode della percentuale massima attualmente consentita, non deve presentare alcuna domanda per il riscatto del servizio d'avventiziato reso anteriormente al 18° anno di età. Assicuro il sig. **Leonardo Maiorano** che il nuovo trattamento di pensione, derivante dall'applicazione dei benefici concessi dalla legge n. 336 del 1970, ha concluso il suo procedimento ed il relativo ruolo di variazione si trova già presso la Direzione provinciale del tesoro di Bari. Al sig. **Antonio Ripepi,** il quale, essendo stato posto in pensione il 16.7.1973, chiede se ha titolo alla riliquidazione della sua pensione per l'inclusione nel trattamento di quiescenza dell'indennità pensionabile concessa dalla legge n. 57 del 1974, rispondo affermativamente e, contemporaneamente, lo informo che il competente ufficio ha già dato inizio al relativo lavoro che, si presume possa essere portato a termine nel volgere di qualche mese. La stessa risposta vale per i seguenti pensionati: **Francesco Errico** da Agropoli, **Angelo Fornasir** da Milano, **Giuseppe D'Amico** da S. Severo, **Francesco Vitiello** da Sassari. Per quelli dei sunnominati, la cui pensione decorre dal 2.3.74 in poi e che hanno presentato la domanda di riscatto del servizio pregresso ai sensi dell'art. 3 della legge n. 22 del 1974, il trattamento di quiescenza viene pure modificato per il computo nella base pensionabile del decimo dello stipendio totale o parziale, secondo i rispettivi servizi utili valutabili a tale fine. L'anzidetta risposta, purtroppo, non può valere per gli amici pensionati **Antonio Miranda** da Foggia, **Giuseppe Messina** da Gravina di Catania e **Volmaro Soci** da Firenze, i quali, per essere cessati dal servizio anteriormente al 1° luglio 1973, non hanno titolo all'inclusione nella base pensionabile dell'indennità annua concessa, appunto, al personale in servizio alla predetta data. A costoro non mi rimane che invitarli a leggere quanto ho avuto occasione di scrivere in questa rubrica del numero precedente in merito alla riliquidazione generale delle pensioni, la cui necessità ed urgenza si pone ogni giorno di più e per la cui attuazione si registrano numerose iniziative parlamentari. Posso informare il conduttore **Gregorio Imbalzamo** da Bovalino, che sarà posto in quiescenza dal 13.6.75 a mente del combinato disposto dell'art. 165 — 1° comma — dello S.G. e dell'art. 3 della legge n. 336 del 1970, che hanno già preso il via le operazioni meccanografiche per la determinazione della pensione spettantegli. Il capo tecnico sovrintendente a riposo **Fernando Brugnolo** da Torino desidera conoscere se, nel caso di reimpiego presso altra amministrazione od ente pubblico con conseguente riunione o ricongiunzione dei servizi e con diritto ad unica pensione da liquidarsi dalla nuova amministrazione, abbia titolo alla conservazione della concessione gratuita di viaggio acquistata per il servizio reso alle dipendenze dell'Azienda ferroviaria. Nessun dubbio deve sfiorare il sig. Brugnolo sul diritto a conservare la concessione di viaggio di cui è titolare e ciò a termini dell'art. 20 lett. a) della legge 1. 21.11.1955, n. 1108. Sempre in tema di concessioni di viaggio, al sig. **Dante Masper** da Lodi possiamo dare assicurazioni che un figlio maggiorenne di un pensionato, ove sia riconosciuto inabile al lavoro dai sanitari dell'Azienda e risulti, inoltre, convivente ed a di lui carico, ha diritto dall'Azienda alle concessioni di viaggio in relazione alla qualifica del padre e della competente direzione provinciale del tesoro alla quota di aggiunta di famiglia. Nella seconda ipotesi prospettata e cioè nel caso che un pensionato ferroviere morendo lasci la vedova ed un orfano maggiorenne inabile al lavoro, costui ha titolo alla pensione di riversibilità, sempre che sussistano le altre due condizioni della « nullatenenza » e della « convivenza a carico » richieste dagli artt. 82 e 85 del D.P.R. 29.12.1973 n. 1092. La quota spettante all'orfano è pari al 15 per cento della pensione di cui era titolare il padre se alla pensione compartecipa anche la vedova, madre dell'orfano, mentre è pari al 40 per cento della pensione diretta se è unico avente causa. Ovviamente, l'orfano maggiorenne titolare di pensione ha diritto alle concessioni di viaggio, pari a quelle che avrebbe avuto durante l'esistenza in vita del genitore. Passo a rispondere alle richieste del sig. **Francesco Mazza** di Bari: il nuovo t.u. delle norme sul trattamento di quiescenza è stato pubblicato nel supplemento ordinario della G.U. n. 120 del 9.5.1974; circa la liquidazione in valore capitale del compenso combattenti, prevista dall'art. 220 del citato t.u., vi viene provveduto in occasione di qualsiasi modifica da apportare al trattamento di quiescenza, e quindi, nel suo caso, in sede di inclusione nella base pensionabile dell'indennità annua concessa dalla legge n. 57 del 1974 per le pensioni decorrenti dal 2 luglio 1973 in poi. A tal proposito le ricordo che il predetto art. 220 ha previsto, però, la contestuale soppressione del compenso combattenti dalla base pensionabile, onde ciò che prenderà in una sola volta lo perderà ratealmente in ogni mensilità. Il sig. **Umberto Riva-Cambrin** da Moncalieri si domanda come mai nei suoi confronti non si sia proceduto d'ufficio all'attribuzione del beneficio previsto dall'art. 29 della l. 15.2.67 n. 40 non ostante che egli sia stato esonerato successivamente alla data di entrata in vigore della predetta legge (15.3.1967). La risposta al suo quesito si rinviene nello stesso art. 29, che prevede la valutazione, ai fini dell'attribuzione degli aumenti biennali di stipendio, del servizio reso presso l'Azienda nella posizione di avventizio straordinario o contrattista con il limite massimo di 4 anni. La sua esclusione dal beneficio discende dal fatto che anteriormente alla data di sistemazione nei ruoli organici egli ha prestato servizio nella posizione di sussidiario, il cui servizio le è stato già valutato, agli stessi fini degli aumenti periodici, secondo il disposto dell'art. 3 della legge 18. 2.1963 n. 304. Il sig. **Antonio Quero** da Bari, che venne collocato a riposo a domanda in base all'art. 26 della legge n. 40 del 1967 a decorrere dal 2.8.1967 e con la qualifica di segretario superiore, in un lungo pro-memoria domanda se, in sede di ricostruzione economica della carriera per la determinazione dello stipendio virtuale pensionabile da valere per la riliquidazione della sua pensione in applicazione del D.P.R. n. 1981 del 1970 con decorrenza 1.9.1971, egli possa conseguire nella qualifica rivestita all'atto del collocamento a riposo il parametro 302 in luogo del parametro 260 attribuitogli. Le argomentazioni addotte dall'interessato si incentrano sulla norma contenuta nel 1° comma dell'art. 27 della citata legge n. 40. Ma tale norma è stata posta soltanto per limitare l'aumento di servizio, fissato nella misura massima di 8 o 10 anni, al periodo intercorrente fra la data di collocamento a riposo anticipato e quella regolamentare, ove detto periodo fosse stato inferiore agli 8 o 10 anni. Gli effetti produttivi dell'aumento di servizio sono, invece, elencati nell'art. 26 che alla lett. c) dice testualmente « da valere ai fini dell'attribuzione degli aumenti periodici di stipendio ». In sostanza, l'aumento di servizio concesso dall'art. 26, nel suo caso consistente in anni 7 mesi 10 e giorni 3, va considerato anche per l'attribuzione degli aumenti periodici di stipendio ai sensi dell'art. 58 S.G., ma non ha conferito una anzianità convenzionale ed aggiuntiva a quella effettivamente da lei posseduta nella qualifica rivestita alla data di cessazione dal servizio. La sua anzianità di qualifica rimane, perciò, quella compresa fra la data di conferimento della qualifica stessa (1.1.67) e quella di collocamento a riposo (2.8.67). Tale anzianità, come vede, è insufficiente a fargli attribuire il secondo parametro (302), per il cui conferimento le norme vigenti richiedono la permanenza di 5 anni nella classe inferiore.

Con questa mia seconda collaborazione, penso di aver dato concreto inizio all'impegno di rispondere al più elevato numero possibile di pensionati.

G. B. PELLEGRINI

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

Concorsi FS

Concorsi pubblici in via di espletamento:

28 Capo Deposito: in corso graduatoria, idonei 78; 15 Disegnatore: (Serv. Traz.) in corso richiesta titoli preferenziali, idonei 44; 50 Disegnatore (Serv. Lav.): prove orali dal 14-5 al 18-6-75, ammessi 557; 95 Capo Tecn. (Serv. I.E.): in corso revisione elaborati (3990); Applicato stenodatt.: in corso approvazione graduatoria, idonei 105; 70 Applicato tecn. (Serv. Traz.): in approvazione graduatorie comp.li; 75 Applicato tecn. (Serv. Lav.): in corso graduatorie comp.li VR.VE.TS.BA.CA., per i rimanenti Compartimenti in corso revisione elaborati; 20 Guardiano: in corso approvazione graduatoria, disposta visita medica per 520 unità per assunzione prima aliquota di 320; 40 Segretario (ragioniere): in corso revisione elaborati (3837); 82 Operaio Qualif.: in corso assunzione idonei; 7 Ispettore (ingegneria ind.le): domande pervenute 796, prove scritte 11 maggio p.v.; 22 Segretario (amm.vo): domande pervenute 16.000, prove scritte 29 maggio p.v.; 18 Ispettore (Giurisprudenza): scadenza presentazione domande 12-4-1975, bando pubblicato sulla G.U. 13-3-1975; 18 Ispettore (Economia e Comm.): idem come sopra; 6 Ispettore (Matematica e altre): scadenza presentazione domande 13-4-75, bando pubblicato sulla G. U. 14-3-1975.

Concorsi in via di registrazione alla Corte dei Conti:

201 Operaio Qual. (Serv. Lav.); 200 Operaio Armamento (per il solo Compartimento di Torino).

Concorsi in via di approntamento o di programmazione:

4 Ispettore (Chimica e Chimica ind.le), 2 Ispettore (Fisica) e 2 Capo Tecn. (Tessile-confez.) per i bisogni dell'Istituto Sperimentale; 8 Infermiere, 12 Tecnico di radiologia; 90 Ispettore (Ingegnere); 90 Applicato; 90 Capo Stazione; 130 Capo Gestione; 9 Operaio Qual. (carpentiere in legno per i bisogni dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina); 150 Capo Tecnico Linea (Serv. Lav.); 90 Capo Tecn. (Serv. Traz.); 20 Assistente di stazione; 40 Conduttore; 20 A. Macchinista; 10 Gestore; 60 Operaio Armamento; 30 Guardiano ; 25 Manovale; 70 Operaio Qualif. (Serv. Traz.); 100 Manovratore (per i bisogni del Compartimento di Milano); inoltre, con riserva di stabilire il numero dei posti, per Operaio Qualif. (Serv. I.E.); Capo Tecn. (Serv. I.E.); Capo Tecn. (Istituto Sperimentale).

Concorsi interni:

Ispettore p.le e Ispettore: esame domande pervenute (circa 3200); Revisore sup.: idem; Capo gestione: idem (domande pervenute 3000 circa); Segretario (amministrativo): in corso revisione elaborati (hanno portato a termine entrambe le prove 291 candidati); Capo deposito: in corso revisione elaborati (425), si prevede di poter conoscere l'esito della prova a giugno-luglio; Capo Personale Viaggiante: in corso revisione elaborati (hanno portato a termine entrambi le prove 451 candidati); Capo Tecn. Linea: esami orali terminati il 24-4-1975; Capo Treno, Macchinista, Macchinista T.M., Operaio Armamento, Verificatore in corso di svolgimento in vari Compartimenti; Applicato Tecn. (ex combatt.), Assistente Staz., Conduttore; in corso immissione idonei precedente concorso; sono in programma concorsi per: Capo Tecnico, Segretario Tecn., Capo Stazione, Applicato, Controllore Viaggiante, Gestore, Aiuto Macchinista, Operaio Qual., Nostromo, Capo Motorista, Capo Elettricista, Motorista.

ALCUNE RISPOSTE AI NOSTRI LETTORI

In merito ad alcuni chiarimenti richiestici, il Servizio Sanitario ci precisa che la domanda di essere sottoposto al check-up va accolta, per il momento, solamente in quei Compartimenti ove è in corso l'attività di medicina preventiva. Negli altri casi non è possibile aderire alla richiesta di visita, almeno fino a quando detta attività non sarà stata estesa a tutti i Compartimenti.

Per la partecipazione ad un pubblico concorso, il requisito dell'età minima (18 anni compiuti) deve essere posseduto, come del resto gli altri requisiti — a meno che il bando non ne faccia diversa menzione — alla data di scadenza del termine fissato per la presentazione della domanda.

Per quanto attiene al concorso per Aiuto Macchinista in programma (per Macchinista — non essendo qualifica iniziale — non sono previsti concorsi pubblici), non si è ancora in grado di fornire notizie sul numero dei posti e le sedi. Ciò può far sperare che il concorso sia bandito dopo che lei ha compiuto il suo 18° anno di età. (Mauro Micheli - VICENZA).

I dipendenti titolari di biglietto di Serie F quando vengono collocati a riposo conservano l'uso del biglietto stesso solo fino al 31 dicembre dell'anno del provvedimento.

Poiché il biglietto Serie BK può essere utilizzato nell'area di due anni, ne deriva che a favore del dipendente posto in quiescenza può senz'altro farsi luogo al rilascio del biglietto Serie BK relativo all'anno di collocamento a riposo.

Si deve inoltre far presente che ove trattasi di biglietto Serie BK di 2ª classe, dovranno essere rilasciate anche le marche di convalida per 12 viaggi di 1ª classe. (Ippolito Di Pietro - CIVITAVECCHIA).

I figli di agenti collocati a riposo hanno titolo al rilascio del biglietto Serie AO per istruzione, solamente per consentire loro di frequentare la scuola d'obbligo.

L'agevolazione del rilascio dell'abbonamento a prezzo ridotto per studenti universitari è accordata per coprire distanze non superiori a Km. 350. (Umberto Pasqualini - UDINE).

I concorsi già banditi per Ispettore (ingegnere) sono stati limitati ad alcune specializzazioni. Non è escluso, però, che per il futuro venga estesa a tutti i laureati in ingegneria la possibilità di partecipare a tali concorsi, purché il candidato si assoggetti alle prove e alle materie di esame previsti dal programma.

Al concorso per Ispettore (chimico), invece, la partecipazione è limitata ai laureati in chimica o chimica industriale. (Mario Pozzi - ALESSANDRIA).

ENPAS Figli universitari.

L'anno accademico ha termine al 31 ottobre di ogni anno: ne consegue che dal 1° novembre successivo il familiare dell'iscritto, studente universitario, cessa di appartenere alla categoria assistibili, fermo restando comunque il diritto a fruire della copertura assicurativa — in forma esclusivamente indiretta — per le malattie in corso alla data predetta (31 ottobre) o insorte nei 30 giorni successivi. Condizione per ottenere liberamente l'assistenza è quindi la presentazione di un certificato di iscrizione rilasciato dall'Università, sostituibile dal « tagliando » rilasciato dall'Università stessa attestante l'avvenuta presentazione della domanda, oppure la dimostrazione dell'attribuzione dell'integrazione per carico familiare da parte dell'amministrazione statale o del fondo erogatore del trattamento pensionistico.

Si dà il caso, però, che il termine legale per l'iscrizione al nuovo anno venga di solito prorogato dalle varie Università fino al 31 dicembre di ogni anno e che, spesso, la documentazione comprovante la continuazione degli studi universitari non possa essere tempestivamente prodotta.

Per questo l'ENPAS ha stabilito di assicurare la protezione sanitaria ai figli studenti universitari fino al 31 gennaio dell'anno successivo, a condizione che da parte dell'iscritto venga rilasciata al direttore della sede o al funzionario incaricato una dichiarazione con formale impegno, in caso di mancata iscrizione o di produzione della necessaria documentazione, a restituire integralmente all'istituto le eventuali spese di assistenza sanitaria da questi sostenute sia in assistenza indiretta che diretta dal 1° dicembre al 31 gennaio dell'anno successivo.

Prestazioni in località fuori della normale residenza di lavoro.

L'ENPAS ha deciso di ammettere al rimborso, nei limiti delle tariffe in vigore per l'assistenza indiretta, le spese sostenute da assistiti optanti che, trovandosi fuori dalle province di residenza per motivi non di lavoro, abbiano necessità di ricorrere alle prestazioni di medici generici convenzionati i quali rifiutino l'assistenza diretta.

In tal caso dovrà essere prodotta domanda di rimborso facendo aprire una pratica « suppletiva alla diretta » su mod. 120, documentando le spese per visite, prescrizioni farmaceutiche e accertamenti eventuali, inerenti qualitativamente e quantitativamente alla malattia diagnosticata.

DALLA RAGIONERIA

Vendita terreni e case cantoniere.

In base al 3° comma dell'art. 2 del D.P.R. 633/1972 le vendite dei terreni non vengono considerate cessioni di beni e, pertanto, non sono assoggettabili all'I.V.A. ma all'imposta proporzionale di registro. La vendita di case cantoniere, invece, è assoggettabile all'I.V.A. ai sensi dell'art. 1 dello stesso D.P.R. Se il valore del terreno su cui insiste la casa cantoniera fosse prevalente rispetto al valore della costruzione il contratto di vendita del terreno con le relative pertinenze dovrà, invece, essere condiserato esente dall'I.V.A. ed essere assoggettato all'imposta proporzionale di registro.

Cessione di alloggi di proprietà dell'Azienda.

Considerato che: per quanto disposto dalla legge n. 605/1966, i ricavi dalla vendita al personale F.S. di alloggi di proprietà della Azienda vengono utilizzati per l'acquisto e la costruzione di altri alloggi aventi le stesse finalità;

— per quanto contenuto nella risoluzione n. 501287 del 9 maggio 1974 del Ministero delle Finanze — Direzione Generale delle Tasse ed Imposte indirette sugli Affari — che stabilisce che le cessioni di alloggi di proprietà dello Stato, devono ritenersi escluse dal campo di applicazione dell'I.V.A. per assenza del presupposto soggettivo nel senso indicato dall'art. 4 del D.P.R. 633/1972;

— tali cessioni non debbono essere assoggettate all'I.V.A.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Sono nati:** Lorenzo, figlio dell'Ass. Staz. Maria Belfiori e Gino Giannini di Ancona; Roberto, figlio dell'Ass. Capo Emilio Scagnoli di Cupramarittima, Roberta al Man. Giovanni Silenzi di Porto S. Elpidio. A tutti gli auguri più cordiali di Voci.

Auguri anche ad Otello Vitali dell'Uff. I.E. diventato nonno ad opera di Michele, figlio di Maurizio e Maria Antonietta Vitali.

● **Commiati:** Il rag. Francesco Paolo Cieri ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età; lo hanno salutato gli amici dello U.P.C. e nel corso di una simpatica cerimonia il Direttore Comp. ing. Grimaldi gli ha consegnato un dono, l'attrezzatura completa per dedicarsi all'hobby preferito, la pittura. Ad Osimo i colleghi ed amici hanno salutato il titolare Carlo Trillini che ha lasciato il servizio: il commiato è stato rallegrato da una appendice gastronomica e da una medaglia offerta dagli amici tutti.

● **Congratulazioni** a Maddalena Giostra, figlia dell'Op. Spec. Domenico del VII Tronco Lavori di San Benedetto del Tronto che si è laureata con piena votazione in lettere. Con il prof. Piergiorgio Parroni Maddalena ha discusso la tesi su « Lucilius Satiricus ». Gervasio Gerini, già Capo Deposito Locomotive di Foligno, è stato nominato Cavaliere al merito della R.I.

● **Lutto:** E' deceduto il C.S. P.le a.r. Espartero Pergolotti, già in servizio a Cattolica. Le nostre condoglianze alla famiglia.

● **Un gruppo** filatelico si è costituito presso il D.L.F. di San Benedetto del Tronto. Il gruppo che si interesserà anche di numismatica è affidato al collega Giuseppe Bacco della biglietteria di San Benedetto.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● A Bari nel cinema Royal, organizzato dal D.L.F. si è svolto il 2° Vegliocino dei bambini. Zorro, spadaccini, dame e pagliacci si sono presentati numerosi (erano 150) per esprimere quanto avevano appreso nel campo della musica, del canto, della recitazione, della danza, ecc.

Numerosissimo il pubblico, fra cui il Direttore Compartimentale, ed emozionata la giuria che ha così destinato i premi: migliori maschere maschili Francesco Carducci e Raffaele Gramegna; femminili Cristina Di Mauro e Ernesta Tesser; cantanti Rosanna Fiorenza e Fazio Sardoc; recitazione Ivana Panebianco e Vincenzo Grieco; danza classica Milena e Rosanna Soldero; organo elettr. Vito Dentamaro. Insomma è stata una grande festa per i piccoli partecipanti e per i loro genitori.

● **L'operaio** qual. Matteo Piccarreta ha donato una unità del proprio sangue alla Banca del sangue di Barletta. Segnaliamo il nobile gesto di altruismo.

● **Alla Mostra** Filatelica con tematica « Archeologia - Civiltà Faraonica », tenutasi a Cecina, bella affermazione dell'Oper. spec. armam. Umberto Gattolla del Tronco di Polignano a Mare.

● **Gli Scapoli** si sono dimostrati più forti degli Ammogliati e li hanno battuti per 5-3 nella partita di calcio simpaticamente organizzata dal Sottocentro DLF di Modugno. A quando la partita di ritorno?

● **La laurea** in economia e commercio ha conseguito la signorina Rosa Zecchillo, figlia del Macchinista Antonio del D.L. di Foggia. Complimenti.

● **Sono** stati nominati Ufficiali al M.R.I.: Coad. Capo a.r. Vincenzo Valle e C.T. Sovrint. Nicola Zupo del D.L. Bari; Cavaliere è stato insignito il Segr. Sup. del Movimento Giuseppe Partipilo. Auguri.

● **Sposi** felici: Sebastiano De Sario e Rosa Mari di Spinazzola; Congratulazioni.

● **La casa** del C.S. Francesco Miccoli è stata allietata dalla nascita di Luriana: auguri.

● **Ripariamo** in ritardo ad una omissione: il C.S. Sovrint. cav. Marcello Buttiglione, dirigente del Circolo Ripartizione Veicoli, è andato in pensione festeggiato dai superiori e colleghi. Gli auguriamo lunga e serena pensione. Anche il Macchinista del D.L. di Bari Natale Magaletti è stato collocato a riposo; auguri come sopra.

● **I ferrovieri** degli Impianti Elettrici di Barletta per ricordare la perdita del padre del Tecnico IE Domenico Colavito e del padre dell'Oper. q. Michele Piccolo hanno inviato assegni bancari per L. 30.000 all'OPAFS in favore degli orfani di ferrovieri. E' un modo concreto di fare del bene a chi ne ha bisogno. Condoglianze al Gestore 1ª cl. Michelangelo Pagano per la perdita del padre e allo Oper. sp. Ruggiero Tanzi per la perdita della mamma.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Il Campionato** Sociale 1975 di Tennis da tavolo del DLF di Piacenza ha dato vita ad accese partite e nelle finali, seguite da folto pubblico e fra esso stava anche il Presidente del Comitato Prov.le CSI, il vincitore del « singolo » — Giuliano Donati, Ass. st. Pontenure — in un incontro spettacolare ed avvincente l'ha spuntata sul favorito della vigilia, Roberto Gaiuffi, figlio dell'Op. qual. IE Gino. Roberto si è poi rifatto nel «doppio» battendo, in coppia con Arturo Pavesi, figlio del CS 1° Agg. Angelo, il duo Giuliano Donati (il vincitore del singolo) ed Armando Puppo, CS tit. Pontenure. Il CS sup. Cesare Cella, premiato anche come meno giovane, ha soffiato il 3° posto al collega Angelo Pavesi. Il 3° posto nel doppio è andato al duo Rustichelli-Scuotto che ha superato il duo Barbattini-Tiari.

Subito dopo le gare ha avuto luogo la premiazione, seguita da un rinfresco offerto dal DLF. La bella gara di ping-pong promuoverà sicuramente una più vasta attività, allargherà i rapporti con gli altri sodalizi, divenendo buona scuola di diplomazia, così come insegna il ping-pong cinese.

● **I lutti:** Era andato a riposo da appena due anni Pietro Pasini, Segr. Sup. 1ª cl. Traz, quando un malaccio l'ha portato via in pochi giorni. Lui, che aveva lasciato un'impronta di dinamismo, di disponibilità e di alto rendimento ovunque era passato — OL e DL di Rimini, Serv. Trazione e DL Bologna — aveva dato disposizione ai suoi di farlo passare inosservato. Eppure erano tanti i colleghi e gli amici ad accompagnarlo nell'estremo viaggio e la famiglia, in particolare il figlio Claudio (CS a Savignano sul R.), chiede ospitalità per ringraziare di tanto tributo di affetto e di stima. Cosa che facciamo, rinnovando le condoglianze.

Siamo stati altresì pregati di segnalare la scomparsa di Lodovico Hrvatin, Op. spec. arm. del 2° Tr. Lav., vittima a soli 47 anni di incidente stradale. Uomo estremamente quieto e cordiale ad un tempo, lavoratore instancabile e servizievole, lascia il figlioletto Stefano di anni 6 e la vedova Lina, ai quali i colleghi rinnovano da questa rubrica il loro profondo rammarico. Condoglianze.

● **Congratulazioni.** Il cav. Celestino Sarti, Segr. Sup. 1ª cl., collocato a riposo di recente, chiede ospitalità per segnalare che la figlia Simonetta ha conseguito la laurea in Matematica col massimo dei voti. Anche Claudio, figlio di Pasquale Camporesi, 1° Dev. a Bol. Ravone, si è laureato brillantemente in Scienze geologiche. A tutti felicitazioni ed auguri.

● **Un gruppo** di ferrovieri enologhi sta cercando un luminare del foro locale che ami allegramente il vino non meno dei codici, tale cioè da potergli affidare con qualche speranza la causa che essi intendono intentare contro l'Azienda FS, colpevole e recidiva di pubblicare da anni il calendario FS con le fasi lunari sfalsate. Ciò, a detta dei perseguaci di Noè, induce a manipolare « tinàzz, damigièn e butélli » fuori tempo massimo, per cui il prezioso prodotto dei vigneti si altera, gli interessati storcono la bocca, la pace in famiglia è compromessa, lo stesso servizio ferroviario ne risente pericolosamente in quanto — essi affermano — non si fa un buon servizio ferroviario con la bocca cattiva e la tristezza in volto. Ad evitare che l'Azienda soccomba in giudizio, le suggeriamo di bandire un concorso per l'assunzione di un perito enologo da affiancare agli esperti in onomastica per la formulazione del prossimo lunario FS; quand'anche impiegasse un paio d'anni, non si scoraggi: rimedierà sempre prima della delibazione del processo. Così i ferrovieri riprenderanno a delibare buon vino.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Il 15 marzo** ha avuto luogo a Cagliari nel Cine-Teatro Adriano l'Assemblea Compartimentale dei soci dell'Associazione Nazionale Mutilati, Invalidi e familiari dei ferrovieri caduti in servizio. Sono state ampiamente trattate dal Presidente della benemerita associazione dott. Fernando Rinaldi questioni importanti e delicate, cui ha fatto seguito un interessante dibattito con la partecipazione fattiva degli interessati, sindacalisti e dirigenti locali del sodalizio.

● **Sono deceduti:** il Cav. Giuseppe d'Imporzano, già Capo Stazione Titolare di Sassari e il 1° Deviatore Gino Carta, ottimo agente della Stazione di Abbasanta. Ai desolati familiari, colpiti duramente dalla perdita dei loro cari, giungano a nome di tutti le condoglianze di « Voci ».

● **Gianni Campus,** figlio del Macchinista 1ª cl. in pensione, già del Deposito Locomotive di Sassari, si è laureato in Architettura con alta votazione presso l'Università di Milano. Al neoarchitetto ed ai suoi soddisfatti genitori le nostre congratulazioni. Congratulazioni anche al maresciallo di Pubblica Eicurezza Cesare Mazzei, Comandante del Posto Polfer d'Iglesias, che discutendo con il relatore prof. Lo Monaco dell'Università di Cagliari la tesi su « L'ecologia umana del Sulcis-Iglesiente nella prospettiva geo-economica » si è brillantemente laureato in Economia e Commercio.

● **Buone** notizie dagli amici e colleghi della Trazione: sono stati di recente promossi a Macchinista Antonio Puddu e Giorgio Ambu del Deposito Locomotive di Sassari, Giuseppe Curreli ad Ope-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

raio Specializzato del D.L. di Sassari e Arnaldo Messina ad operaio specializzato del D.L. di Cagliari. Felicitazioni!

● **I nuovi** pensionati sono: Antonio Deidda, Operaio Specializzato d'Armamento del 2° Tronco Lavori di San Gavino, Francesco Nespolo, Operaio Specializzato della Squadra Rialzo di Cagliari, Giovanni Pala, Capo Treno del Deposito Personale Viaggiante di Sassari e Luigino Todde, 1° manovratore della Stazione d'Iglesias. Sono stati festeggiati sul posto di lavoro dai superiori e colleghi, da « Voci » ricevono oggi l'augurio di lunga pensione.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Chiavari**, via della Bontà 71. Sede dell'Ass. Nazionale Combattenti e Reduci. Qui il Capo Gest. Sup. Sergio Spairani passa la maggior parte del tempo libero. L'altra parte in giro per le zone di guerra alla ricerca di cimeli e testimonianze per arricchire una già cospicua raccolta di pezzi « militari », molti dei quali di notevole valore. Il nostro collega non ha fatto il militare, ma l'« aria » l'ha ugualmente respirata per i racconti del padre Luigi e del suocero Sovico, decorato ben due volte al valore militare.

Così nell'atmosfera di famiglia, col desiderio di più ampie testimonianze, lo Spairani ha cominciato a raccogliere memorie e pezzi rari, che dal 1957 ad oggi ha riunito in una sala dell'Ass. Combattenti, in verità ormai piccola per contenere i (per ora) 317 esemplari. Il Bollettino della Vittoria, vera opera d'arte, stampata sul vetro dal sig. Damiani di Chiavari, sovrasta sei vaste vetrine, dove diligentemente catalogate sono esposti buffetterie e decorazioni, tipi vari di reticolato, elmetti (fra cui due bellissimi e molto decorati del tempo di Francesco Giuseppe di grosso valore intrinseco oltre che storico), bombe a mano di numerosi Paesi, divise e armi varie; numerosi i documenti, scritti, giornali dell'epoca e fotografie. Forse spazio maggiore darebbe più risalto alla pregevole collezione e questa è ancora una grossa fatica nei propositi del collega Spairani. Una visita dei ferrovieri in vacanza e nelle gite domenicali (il museo è aperto al mattino del Giovedì e della Domenica) farebbe scoprire a molti interessantissime e pregevoli testimonianze di quanti hanno servito con onore la Patria.

● **Le culle.** E' nato Massimiliano per l'ing. Carmelo Tommasi e la sua gentile signora Antonella, che ha reso nonno l'ing. Vincenzo Tommasi, Capo dell'Ufficio Movimento di Verona e per molti anni Funzionario presso l'Ufficio Movimento di Genova. Gli ex collaboratori si felicitano con l'ing. Tommasi ed inviano attraverso « Voci » auguri al piccolo Massimiliano. Rallegramenti a Mauro Gandolfo Capo Gest. Sup. di Sampierdarena ed alla sua gentile signora Rosangela per l'arrivo della primogenita Maura; a Sergio Lamberti A.M. della Riviera Locomotive di Ventimiglia per la nascita della figlia Simona. A tutti i nostri auguri.

● **Commiati.** Lieta quiescenza al geom. Giuseppe Bechi Seg. Tec. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Lavori, al C.S. Sovr. Gino Creziato del Cir. Rip. Veicoli di Genova, all'O.P. Sp. Gino Figliè 11ª Zona TT di Genova, al C. Sq. Manovratori Igino Repetto del DL di Novi S. Bovo, all'O. Sp. Giacomo Caviglia del XX tronco Lav. Varazze, all'O. Sp. Mario Marudelli Sq. Rialzo di Ge. Trasta, al Capo Gest. Sup. Marco Torre stazione di S. Remo, al Mac. Guido Belli del DL di Rivarolo, al CS. Sup. Francesco Torello, stazione di Losno, all'Ap. Capo Caterina Siri del DL. di Savona, al Seg. Tec. Sup. Gioacchino Scalisi, Ufficio Lavori di Genova, all'A.M. Gianfranco Cavo del DL di Rivarolo, all'Ass. Capo Piero Massinissa della stazione di Chiavari, all'O. Sp. Orazio Casso, Sq. Rialzo di Ge. Trasta, al C.S. Sovr. Giovanni D'Urso della stazione di Sestri Lev., al Seg. Sup. Rolando Zanardi dell'U.P.C. di Genova, all'Ass. Capo Eva Pertusi stazione di Novi S. Bovo, al Dev. Giovanni Binelli, staz. di Sestri Lev., al Seg. Sup. Riccardo Ratti dell'Uff. Trazione di Genova e al C. Treno Pietro Figlia del DPV. di Ge. Sampierdarena.

● **Lutto:** Il nostro solidale cordoglio al CS. Sup. Dott. Cesare Badino del 2° Riparto Movimento che di recente ha perso la cara mamma.

Il Segr. Tec. Sup. Roberto Falcone dell'Uff. Mat. e Trazione ha recentemente perduto la cara mamma. Colleghi ed amici che non hanno potuto partecipare alle onoranze funebri sono vicini a Roberto e porgono attraverso Voci le più sentite condoglianze.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Autoparco IE:** Da tempo il garage di via Sammartini, gestito dall'Ufficio I.E. lombardo, denunciava una crisi strutturale. Finalmente, sulla traccia di un progetto avviato anni fa dai dirigenti ora a riposo ingegneri De Micheli e Peluso, è sorta una moderna autorimessa compartimentale nei pressi della stazione di Milano Greco, con una superficie di 3.700 metri quadrati.

Dotato di apparecchiature tecnicamente avanzate, l'impianto, che è in grado di ricoverare fino a cinquanta mezzi fra autocarri leggeri e autovetture, si avvale di sei box per le diverse operazioni di lavaggio, controllo (equilibrazione elettronica, pressione pneumatici, allineazione ottica) riparazioni, distribuzione carburante, buche di verifica, oltre ad una vera e propria officina fornita di elettrocompressore.

Il complesso, costato 190 milioni di lire, è pure attrezzato con un impianto per l'erogazione di aria condizionata, e, realizzato sulla base di esperienze esterne, extraferroviarie, comporta pure un buon comfort per i trentaquattro agenti ivi utilizzati, mediante l'alloggio per il custode, una sala d'attesa provvista di apparecchiature T.V. e frigo e infine un moderno spogliatoio.

L'inaugurazione ha visto presenti, col Direttore del Servizio I.E. ing. Bianco, il Direttore Compartimentale ing. Sottile, il Capo dell'Ufficio I.E. ing. Belardinelli, i rappresentanti sindacali, il parroco di Greco don Vico, il quale ha benedetto gli ambienti. Dopo un commosso saluto rivolto ai numerosi intervenuti dal decano degli autisti Giuseppe Fiorini (« dobbiamo essere degni di tutto questo » è stato il suo incitamento) l'ing. Sottile si è rallegrato della circostanza, mentre l'ing. Bianco, complimentandosi dell'iniziativa, ha rilevato il primato del Compartimento lombardo nei riguardi di un impianto di questo livello.

● **I Soci** della Sezione filatelica ferroviaria del DLF milanese, aderente al Filfer hanno eletto il Consiglio direttivo, che è risultato così composto: Rinaldo Giraudo (Capo gruppo), Cesare Russo (Vice Capo Gruppo), consiglieri Eugenio Bisio, Luciano Beffa, Vando Matteoli, Fabrizio Ruggeri, Mario Rossi, Bruno Guerra, Enrico Minoli. Nella sua prima riunione, l'organismo ha deliberato l'organizzazione della gara di disegno « La mia città », aperta ai figli dei soci di età fino a 14 anni.

● **Felice** doppietta in casa del Capo treno Luigi Anzivino del Deposito Personale Viaggiante di Milano C.le. I suoi figli Beatrice ed Emilio si sono entrambi sposati a Como nel corso di una stessa cerimonia. Il neo ...suocero avvisa a mezzo nostro tutti gli amici.

● **L'Ufficio Lavoro** è particolarmente vicino con tutti i dipendenti al dott. Gennaro Di Tullio al quale è repentinamente mancato il figlio Walter.

● **Binario dieci.** Giuseppina Rolandi, figlia dell'Applicato T. Capo Alessandro, dell'Ufficio Lavori, si è laureata in lettere presso l'Università Cattolica del « Sacro Cuore » di Milano, discutendo la tesi ». La tematica del « male di vivere » nella poesia di Eugenio Montale, relatrice la prof. Inea Scaramucci. Ha raggiunto un formidabile traguardo con un 110 e lode. Congratulazioni!

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
Tel. 4151

● **Marcia nuziale:** nella Basilica del Gesù Nuovo, in Napoli, sono state benedette le nozze della sig.na Maria Consiglia Loffredo, figliuola del nostro carissimo amico Vincenzo, Controllore Sup. a.r., col sig. Giuseppe Grammatico. Alla simpatica coppia giungano gli auguri più fervidi da parte dei vecchi amici di papà « Vincenzo ».

Raffaele Esposito — del 1° RCT di Napoli — e la sig.na Giovanna Cerasuolo hanno coronato il loro sogno d'amore.

Ai giovani sposi, auguri di piena serena felicità.

● **Lauree:** La sig.na Maria Ferrentino, figlia del 1° Deviatore Nunziante del P.M. di Piedimonte, ha conseguito con lusinghiera votazione la laurea in matematica e fisica, discutendo una importante tesi sulla geometria ortogonale e spazi iperbolici. Relatore il chiarissimo Prof. Dalla Volta.

Raffaela D'Angelo, figlia dell'Op. Spec. Giuseppe della Sq. Rialzo di Napoli Sm/to, si è brillantemente laureata in lettere moderne. Relatore il Prof. G. Santanastaso.

Relatore il chiarissimo Prof. Curzio, si è laureato in matematica col massimo dei voti il giovane Bruno Della Vecchia, figlio dell'App. Capo Vincenza dell'U.P.C.

Ai neo laureati gli auguri di « Voci » per un brillante avvenire.

● **Onorificenze:** Tre nostri carissimi colleghi: Mario Portomeo, Antonio Iannone e Silvio De Sio sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica.

Ai neo cavalieri le felicitazioni e gli auguri più sinceri da parte di « Voci ».

● **Hanno lasciato il servizio:** C. S. Sovr. Gennaro Cevoli, Ass. C. St. Ciro Cozzolino, Ass. Ci St. Mario Ferrante, Segr. Sup. Giosafatto Lanzetta, App. Capo Laura Perrotti, 1° Dev. Dario Ricci, Segr. Tec. Sup. Nunzio Moretti, App. Tec. Capo Carmine Grandis, Op. Sp. Salvatore, Spieze, Comm. Ciro Ceriello, Segr. Sup. Mario Altobelli, Ass. Capo St. Raffaele Catalano, Manov. Sp. Gaetano De Martino, C. Sq. Man. Gennaro Di Lorenzo, Macch. Domenico De Luca, Man. Sp. Andrea Esposito, Cond. Andrea Liccardo, Manov. Capo Luigi Mirra, C. G. Sup. Mario Perrillo, C. Per. Viagg. Sup. Ezio Polizzi, C. Treno Nicola Rillo, Op. Spec. Antonio Scione, C. Treno Giuseppe Trerotola, Guard. 1ª Giovanni Trezè, Ass. Capo Mario Urcinolo, App. Capo Giuseppe Amorosi, Macch. Mario Iannella, Op. Spec. Luigi Simaldone, C. S. Sup. Italo Sparano.

A tutti i neo pensionati « Voci » augura lunga e felice quiescenza.

● **Premio:** al Deposito Locomotive di Campobasso è stato assegnato dalla locale commissione dell'Associazione Italiana « Amici del Presepe » il 2° premio, consistente in un diploma e medaglia d'oro, per la realizzazione nell'impianto di un artistico presepe. Ha altresì ottenuto dall'ONARMO Compartimentale il diploma di merito. Tali meritati riconoscimenti premiano, non solo il gusto artistico dell'opera realizzata, ma anche i sacrifici di quanti vi hanno collaborato, primo fra questi il dinamico titolare, Sig. Vittorio Belmonte.

A tutti i più vivi rallegramenti da parte di « Voci ».

● **I nostri lutti:** Sia pure con ritardo, esprimiamo all'ottimo amico Libero Corapi — Segr. Sup. dell'UPC — le nostre più sentite condoglianze per la perdita dell'adorata mamma.

Il Segr. Tec. Sup. Giuseppe Ferrara dell'Ufficio Lavori di recente è stato colpito da grave lutto per la dipartita del suo amato papà. Al caro amico e ai familiari giungano da parte dei colleghi tutti dell'Ufficio Lavori, i sensi più profondi di cordoglio.

E' deceduto Luigi D'Andrea — macchinista a.r., padre dei colleghi: Segr. Sup. Alberto dell'Uff. Trazione e del Segr. Rag. Giovanni della Segreteria del Sig. D. C. « Voci » si associa al dolore dei carissimi colleghi D'Andrea.

Si è spenta la Signora Assunta Cervone — Segr. Capo a.r., suocera del collega Antonio dell'Ufficio Lavori. Sentite condoglianze da parte di « Voci ».

Un morbo crudele ha stroncato la giovane esistenza della sorella del nostro collega Aldo Golmuzzi, Segr. tec. Sup. di I dell'Ufficio Lavoro.

Al carissimo e stimato amico le condoglianze del nostro periodico.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Lauree:** Col massimo punteggio si è laureata in materie letterarie la Sig.na Maria Parello, figlia dell'Op. Sp. dell'armamento, dell'8° Tronco Lavori di Palermo Notarbartolo, discutendo, relatore il Ch.mo Prof. Costantino Caldo, una interessantissima tesi sul « Traffico ferroviario delle principali città siciliane ».

Relatore il Ch.mo Prof. Buttitta, dell'Università di Palermo, si è laureato in lettere Giuseppe Carbone, figlio del Capo Treno Francesco, del Sottocentro P. V. di Trapani, discutendo la tesi « I pescatori di Trapani ».

Ai neo-dottori formuliamo i nostri vivi rallegramenti.

Uno dei primi esemplari della nuova locomotiva E 656 in costruzione nelle Officine di Casaralta (Bologna).

● **Cicogna express** per Vincenzo Marco Avanzato, figlio del Manovale Antonino, della stazione di S. Marco d'Alunzio Terranova. Auguri.

● **Onorificenze.** Sono stati nominati Cavalieri al Merito della Repubblica Italiana il C. G. Sup. Calogero Di Carlo, della Scuola Professionale compartimentale, ed il C. S. Sup. Ernesto Guccione, Titolare della stazione di Modica.

Ad entrambi i colleghi congratulazioni per il meritato riconoscimento.

● **Esoneri.** Dopo oltre quaranta anni di servizio è stato collocato a riposo il Rev. Sup. di 1ª classe Cav. Vincenzo D'Amore, Capo del Reparto Movimento di Trapani. Nel corso di una simpatica cerimonia il C. S. Sovr. Vincenzo Amico, che ha assunto la dirigenza del Reparto, ha consegnato al neo-pensionato, a nome del personale, una medaglia ricordo. Fra i numerosi presenti i Capi Gruppo D.U. di Trapani e Sciacca, i Titolari di molte stazioni, il Capo Personale Viaggiante di Trapani ed il Capo Stazione Superiore Pietro Panzica, Coadiutore del Capo Reparto, nonché il Comandante del Posto Polfer di Trapani.

Al caro D'Amore « Voci » esprime l'augurio di una lunga e serena quiescenza in seno agli affetti familiari. Ad Enzo Amico l'augurio di buon lavoro nell'importante incarico.

E' stato collocato a riposo, per limiti di servizio, il C. S. Umberto Provenzano, della stazione di Patti-S. Piero Patti.

● **I nostri lutti.** Il Segr. Sup. dott. Vittorio Giuffrida, dell'Officina G. R. di Catania Acquicella, ha avuto la sventura di perdere, in appena tre mesi, entrambi i genitori.

E' deceduto, il Cav. Luigi Fontana, padre del C. S. Sup. Giovanni, Titolare della gestione viaggiatori di Trapani.

Ad entrambi i colleghi, esprimiamo i nostri sensi di solidarietà.

Con piacere apprendiamo che il Cav. Giovanni Davì, del Reparto Disciplina dell'Ufficio Personale Compartimentale, è stato eletto, per scrutinio, Presidente del Consiglio d'Istituto della Scuola Media statale « Cesare Abba » di Altofonte. All'amico Cav. Giovanni, tanti auguri di buon lavoro.

REGGIO CAL.

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Le Ferrovie dello Stato**, anche quest'anno, hanno aderito alla ventiquattresima Fiera di Reggio Calabria, con uno «stand» particolarmente interessante. La Fiera internazionale di primavera, dedicata alle attività agrumarie, le essenze e gli olii, è stata inaugurata dal sottosegretario Carenini, il quale ha visitato il nostro stand complimentandosi con il Direttore Comp.le, ing. Bitto.

● **Congratulazioni** a Vincenzo Bova, un volenteroso e simpatico collega, in servizio a Villa San Giovanni, che ha cominciato la carriera dal gradino più basso di Manovale e, attraverso i concorsi interni, è riuscito, di recente, a conseguire la promozione a Capo Stazione. I vari gradini (manovale, deviatore, assistente, assistente capo, capo stazione) sono stati superati con grossi sacrifici ai quali si sono aggiunti quelli della famiglia, in quanto il collega Bova ad ogni promozione è stato costretto a cambiare sede.

● **Lutto.** Esprimiamo le nostre sentite condoglianze al Capo gestione superiore, dottor. Vincenzo Sarra, del primo Reparto Traffico di Reggio Calabria per la scomparsa della sua cara madre, signora Natalina Viglianesi.

● **Fiori d'Arancio.** Il Segr. Tec. presso il Reparto Lavori di Agropoli, Livio Sciammarella è felicemente convolato a nozze con la signorina Franca Pignataro, figlia di Giovanni, Op. Spec. del Servizio Lavori. Alla gioia degli sposi e dei genitori, gli auguri di « Voci ».

● **Cicogna-Express.** La signora Adelina ha reso felice il collega Tinuccio Gulli, del Deposito Locomotive di Reggio Calabria, facendolo papà per la prima volta con un amore di bimbo al quale è stato imposto il nome Giovanni. Complimenti ed auguri alla mamma, al neonato e al novello papà.

Anche l'assistente di stazione Roberto Aiello in servizio presso l'impianto di S. Pietro a Maida ha avuto in regalo dalla moglie, sig.ra Melina il primogenito al quale è stato dato il nome di Emilio. Gli auguri «Voci» li estende anche ai nonni: Emilio Aiello e Alfredo Romano, rispettivamente Applicati capi dell'Ufficio Comle IE e dell'UPC.

● **Lauree.** Finale riservato ad un « poker » di lauree: Giorgio Pavido, figlio dell'Ass. C.a.r. Giovanni e nipote del Capo dell'UPC dott. Venanzio Praticò, si è laureato in architettura presso l'Istituto Universitario di Reggio Calabria; Pietro Cirone, figlio del Tecnico IE Mario della zona di Cetraro ha conseguito brillantemente la laurea (110 e lode) in ingegneria civile trasporti a Napoli; Sofia Rionero, figlia di Giovanni CS Sup. di Agropoli si è laureata in lettere classiche presso l'Università di Napoli; il collega Carlo De Prezzi, C. S. in servizio a Cetraro, si è laureato in Economia e Commercio sempre all'Università di Napoli.

Ai genitori ed ai neo-dottori gli auguri di « Voci ».

TUTTARETE

Piccole cronache dai Compartimenti

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **Lauree.** Vivissime felicitazioni al C.S. Sup. Ranieri Costantino, titolare della Stazione di Tagliacozzo e vecchio amico della Redazione, che dopo la figliola Anna Maria ha avuto la soddisfazione di vedere laurearsi brillantemente in Medicina e Chirurgia con 110 e lode, presso l'Università di Roma, nel mese di Marzo, anche il figlio Mauro, al fortunato padre e al neo dottore sincere congratulazioni.

Adelaide Strizzi figlia del C. Treno Domizio del Dep. P. V. di Sulmona, discutendo la tesi « Il metodo degli Elementi Finiti » ha brillantemente conseguito la Laurea in Matematica. Relatrice la chiarissima professoressa Aurora Morgana. Brava.

Con la tesi: « Intellettuali e Mercato del Lavoro » si è brillantemente laureata con 110 e lode la signorina Maria Rosaria Pietrosanti, figlia dell'Appl. Tec. Capo Eugenio dell'Ufficio Lavori Comp.le, Relatore il prof. Viola. Presidente il ch.mo. prof. Ferrarotti. Complimenti.

● **Onorificenza.** Il Presidente della Repubblica ha con proprio decreto insignito del titolo di « Cav. Ufficiale della Repubblica Italiana » il Cavaliere C. G. Sup. Walter Brandini, dirigente la Segreteria Scambi e Manovra di Roma Termini.

● **I nostri lutti.** Aveva da poco compiuto i 3 anni, il piccolo Filippo figlio del Man.re Carmine Saginario della Stazione di Roma Termini, quando ha perduto la vita coinvolto in un tragico incidente stradale.

E' deceduto Donato Capaldo Ass. Viagg. presso il Dep. P. V. di Sulmona, dopo una lunga e incurabile malattia lasciando nel dolore la moglie e due piccoli figli ed un vuoto tra quanti lo conobbero e apprezzarono.

Le nostre condoglianze alla moglie e alla figlia del Tecnico I. E. Mario D'alessandro del 32° Rep. d'Esercizio di Sulmona, deceduto recentemente.

Gli amici e colleghi della Segreteria di Roma Termini dello Ufficio Personale Comp.le e del Servizio Affari Generali presso cui è attualmente in servizio, esprimono vivissimo cordoglio al C. G. Sup. Camillo Benegiamo per la morte del fratello.

● **Cicogna Express.** Grande concerto di voci nuove nel Compartimento di Roma. Vi hanno preso parte i neo nati: Enrico figlio dello Ass. Francesco Grassotti, Massimo figlio dell'Ass. Giancarlo Di Domenico, Julia figlia dell'Ass. Claudio Palone, Francesca figlia dell'Aus. Viagg. Sergio Zauri, Maria figlia del Cond. Salvatore Antonetti, Mariangela figlia del C. Treno Giovanni D'Amore, Ada figlia del Cond. Sergio Giancola, Pasquale figlio del C. Treno Giovanni Del Mastro. A tutti auguri di benvenuto!

● **Nozze.** In Amaseno, festeggiati da tanti familiari e amici, si sono felicemente uniti in matrimonio la signorina Paola Iorio e l'Ass. di Staz. Aleandro Amadio di Roma Termini.

Tentativo di svio in uscita (dalla famiglia ferroviaria) effettuato dalla Cond. Mara Lucania figlia dell'Ass. C. Calogero e della Gest. Ida Mandrelli reso vano dal tempestivo intervento del Macch. Franco Pallottini del Dep. Loc. Roma Trastevere, il quale la bloccava tempestivamente e la conduceva all'altare.

● **Commiato.** 37 + 39 + 36 + 27 = 139 (da non giocare al lotto). Sono gli anni di lodevole e proficuo lavoro dato alla Ferrovia rispettivamente dal C. S. Sovr. Orano De Rosa C. Scalo al Parco Prenestino, dal C. G. Sup. Domenico Gangemi, dal C. G. Sup. Semme Petaccia e dal C. G. Gasparre Lattanzi della Stazione di Roma Termini che nel mese di aprile hanno lasciato il servizio e ai quali rivolgiamo l'augurio di lunga e serena quiescenza.

● **Nozze d'oro:** Il C. Dep. Sovr. a.r. Cav. Emilio De Giovanni che per molti anni fu istruttore dei macchinisti dell'« alta velocità » prima di assumere la dirigenza del Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo, e la gentile consorte, signora Maria Lega, hanno festeggiato il 50° anniversario della loro felice unione circondati dall'affetto dei familiari ed amici. Alla simpatica coppia porgiamo i nostri rallegramenti ed i più cordiali auguri.

● **Nozze d'argento:** Auguri cordialissimi al rag. Marcello Vicini, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria ed alla signora Marcella che festeggiano i venticinque anni di matrimonio; ce ne dà notizia la figliola Maria Grazia.

● **Fiori d'arancio** per Rossella Pensa, figlia del C. S. Sup. Angelo di Roma Termini, che si è unita in matrimonio con il dott. Romano Bruschi. Alla cerimonia sono intervenuti moltissimi colleghi e soci dell'Amicale Europea dei Capi Stazione di cui l'amico Angelo è rappresentante per Roma.

ROMA

Servizi

● **Congratulazioni,** al Segr. Fabrizio Proietti del Servizio Appr.ti che ha vinto il concorso per Consigliere della P.I.; il Segretario Michele D'Amico ha ottenuto presso l'Università di Bari il Diploma di Diritto del Lavoro e della Previdenza sociale. Fabio Costa, figlio del C. T. Sovr. p.i. Luigi, Dirigente la Tipolitografia si è laureato presso l'Università di Roma in Chimica Industriale con lusinghiera votazione. La tesi, discussa con il Prof. Marco Masini, concerneva gli « studi e valutazioni analitiche di nuovi elettrodi a membrana specifici per lo ione piombo ». Il Dir. Sup. Dott. Domenico Gialli, e il Segr. Sup. 1ª Cl. Aldo Tortato sono stati nominati Cavalieri Ufficiali al merito della R. I.; l'Isp. Capo e.e. Dott. Piergaetano Tornielli è stato nominato Cavaliere. A tutti gli auguri di Voci.

● **Commiati.** Hanno lasciato il servizio, il Segr. Sup. di 1ª Cl. Vittorio Pacifico del Servizio Appr.ti, l'Appl. Capo Gabriele Gabrielli del Servizio Ragioneria. Auguri vivissimi.

● **Notizie Polfer.** Il Comandante del Gruppo Polfer del Compartimento di Roma, Achille Berardini è stato recentemente promosso Ten. Colonnello. Congratulazioni.

● **E' nato** Daniele in casa del Segr. Luciano Rossi del Servizio Appr.ti; auguri al piccolo ed ai genitori.

● **Marcia nuziale** per Donatella, figlia dell'Isp. Capo r.e. dott. Rocco Sorrenti, ed il dott. Sandro Pedace. Alla coppia ed all'amico dott. Sorrenti voti augurali.

● **Auguri** vivissimi a Settimio Giannini, Segr. Sup. di 1ª Cl. del Servizio Movimento e nostro collaboratore, che è diventato nonno: sua figlia Anita ha infatti dato alla luce un bel bambino al quale è stato dato il nome di Marco.

● **I lutti:** colpito da un improvviso malore, è morto al suo posto di lavoro, all'Istituto Sperimentale di Roma, il Capo Tecn. Sup. Dott. Basilio Costanzo, nostro attivo collaboratore. Laureato in Matematica e Fisica, si era specializzato nei controlli non distruttivi dei materiali lasciando di tale specializzazione, vasta testimonianza in articoli e memorie pubblicate oltre che su Tecnica Professionale, su Ingegneria Ferroviaria e su altre qualificate riviste tecniche. Da oltre tre anni, inoltre quale assistente volontario non retribuito, curava i corsi c.r.d. presso l'Istituto di Metallurgia della facoltà d'Ingegneria di Roma. Ma, al di là dei meriti professionali a noi preme, proprio in questa Sede, sottolineare il valore esemplare della sua vita. Non « figlio di papà » ma operaio I. E. presso il Compartimento di Reggio Calabria, egli scelse, con ferma determinazione, la dura strada della promozione culturale, diplomandosi e laureandosi per giungere, infine, all'alto livello dell'Insegnamento Universitario. Due cose, tuttavia, sono rimaste in Lui immutate dal tempo della sua condizione di operaio: l'umiltà e la povertà.

Nel secondo anniversario dalla sua scomparsa gli amici ricordano l'ing. Paride Spinelli, Dirigente Centrale capo della Direzione Speciale per la costruzione della Direttissima Roma-Firenze. L'ing. Spinelli aveva in precedenza diretto i lavori per il raddoppio della Battipaglia - Villa S. Giovanni guadagnandosi la stima e l'affetto di quanti lo ebbero superiore ed amico. L'ing. Spinelli, entrato giovanissimo nei ruoli dell'Azienda, si era distinto, fin dall'inizio della carriera, per le elevate capacità professionali partecipando tra l'altro alla ricostruzione in settori importanti dell'esercizio. Nell'occasione «Voci» si unisce agli amici nel rinnovare alla famiglia la partecipazione al profondo cordoglio.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **Ancora** una sciagura ferroviaria è stata provocata dal maltempo su una delle tante linee del Compartimento il cui tracciato si snoda lungo le vallate alpine.

L'incidente, causato da uno smottamento di terreno a seguito di pioggia insistente, è avvenuto il 10 marzo in Valle d'Aosta, precisamente in località Champerioux, a tre chilometri da Saint Vincent.

Il treno TV 3040, per la prima volta in servizio locale tra Aosta e Verres, procedeva a velocità normale, quando, all'uscita da una galleria e prima d'imboccarne un'altra, il macchinista si è trovato improvvisamente di fronte la frana e non ha potuto evitare la collisione.

L'automotrice è deragliata ed è andata a cozzare contro la spalletta destra del secondo tunnel.

Nel disastro sette persone sono rimaste ferite e due hanno trovato la morte: un viaggiatore ed il Capo Treno di servizio, il cinquantaduenne Alberto Scricciolo del DPV di Chivasso.

Alla Famiglia del Collega così tragicamente scomparso porgiamo da queste colonne i sensi della nostra solidarietà e del nostro cordoglio.

● **Hanno chiuso** veramente in bellezza i piccoli allievi del 15° Corso di sci tenuto dal DLF di Bussoleno; con una entusiasmante gara di discesa con porte e di perfetti « cristiania » si sono esibiti sui nevosi campi del Frais (Chiomonte) davanti ad un folto pubblico ed allo stesso Direttore Compartimentale, ing. Attanasio, pure presente per applaudirli e per premiarli.

I primi classificati di ciascuna delle cinque categorie nelle quali la gara si è articolata sono rispettivamente risultati: 1ª classe Domenico Gangemi, 2ª Daniela Gay, 3ª Paolo Miletto, 4ª Roberto Taverna, 5ª Walter Baldizzone.

Durante la cerimonia della premiazione l'ing. Attanasio si è vivamente complimentato con gli

segue a pag. 37

NOTIZIE BNC

Settanta milioni per le borse di studio '74-'75

La Banca ha indetto, per l'anno scolastico 1974-75, un concorso per n. 1.505 borse di studio, da conferire ai figli dei dipendenti F.S. soci della Banca, per un importo complessivo di L. 69.700.000.
Le borse sono così suddivise:

a) n. 2 di L. 300.000 ciascuna e l'impiego presso la Banca a due studenti che conseguano la laurea in economia e commercio, possiedano i requisiti particolari e soddisfino le condizioni di cui al punto 6 del bando di concorso;

b) n. 3 di L. 200.000 ciascuna e l'impiego presso la Banca a tre studenti che conseguano il diploma di ragioniere, possiedano i requisiti particolari e soddisfino le condizioni di cui al punto 6 del bando di concorso;

c) n. 150 d L. 100.000 ciascuna per studenti universitari o di istituti di istruzione superiore;

d) n. 650 di L. 50.000 ciascuna per studenti di scuole secondarie di secondo grado;

e) n. 700 di L. 30.000 ciascuna per studenti di scuola secondaria di primo grado.

Possono concorrere i figli e le figlie degli Agenti F.S., in servizio o in pensione, che risultino possessori di quote di partecipazione al capitale della Banca, sottoscritte in data non posteriore al 31-12-1973, nonché di orfani di ferrovieri che prima del decesso erano soci della Banca medesima, iscritti per l'anno scolastico 1974-75 a scuole comunali, governative o pareggiate.

TANTI PREMI Ma come si vincono?

Nel numero scorso vi abbiamo parlato dei premi di studio e dei premi vacanza: a chi vanno e perché e con quale procedura. Parliamo ora dei

PREMI SPECIALI

I premi speciali — il cui importo può variare da diecimila a cinquantamila lire — vengono in generale concessi in occasione della « Giornata del Ferroviere », ma possono anche essere concessi in qualunque momento allorché si verifichi una situazione particolare. (Ad esempio, ricordiamo il caso di un collega che qualche tempo fa adottò dei bambini rimasti orfani).

Certo lo « slogan » della propaganda « far bene e farlo sapere » vale anche in questo caso. Chi ritiene di aver compiuto un gesto particolarmente meritevole, chi ha fatto qualcosa di producente in favore di « Voci » o della « Banca » deve appunto farlo sapere. Come? Attraverso i soliti canali segnalati nel numero scorso, cioè quelli dei Redattori Compartimentali di « Voci ». I loro nomi, con relativo numero di telefono vengono pubblicati in ogni numero del Periodico, nella rubrica « Tuttarete ».

Cosa si può fare di « particolarmente » meritevole per « Voci » e per la B.N.C.? Ad esempio, si può fare opera di propaganda per acquisire abbonati al Periodico Aziendale e soci alla Banca; si possono inviare articoli, foto e disegni che per la loro qualità contribuiscano al miglioramento del Periodico e conseguentemente alla valorizzazione della pubblicità in esso contenuta; si può collaborare col Redattore Compartimentale per la segnalazione, da un determinato impianto, dei « cambi di indirizzo » degli abbonati del giornale (e non sembri questa una iniziativa senza importanza perché è invece di fondamentale importanza per la diffusione del Periodico) ecc. ecc.

La B.N.C. cresce e aumentano i benefici dei Soci

Nello scorso numero abbiamo dato notizia che il Consiglio di Amministrazione della B.N.C., all'atto della approvazione del Bilancio 1974 ha assegnato la somma di 400 milioni per iniziative varie a favore dei ferrovieri iscritti alla Banca, cioè in possesso di quote sociali.

E' questa la migliore conferma che la Banca cresce col contributo dei ferrovieri e che da questa crescita risulta un beneficio comune. « B.N.C. la Banca di casa vostra » non è uno slogan ma una situazione di fatto. Stiamo procedendo bene insieme e se questa stretta collaborazione si intensificherà ulteriormente, si concreterà la prospettiva di più rilevanti benefici.

ASSICURAZIONE VITA

NEL CORSO dell'anno 1974 la Banca ha liquidato a ferrovieri — per contratti di assicurazione sulla vita — la somma di un miliardo e 118 milioni. Nel contempo è stata accantonata, per pagamenti da effettuare, la somma di 14 miliardi e 720 milioni.

Ricordiamo qui l'importanza dell'assicurazione sulla vita (in particolare nella forma mista con raddoppio del capitale assicurato in caso di infortunio) nei primi anni di impiego, allorché l'assicurazione sociale non copre ancora interamente.

ASSICURAZIONE AUTO

NEL CORSO del 1974, la Banca ha pagato a terzi per polizze RCA stipulate in massima parte da ferrovieri la somma di L. 881 milioni ed ha accantonato per effettuare altri pagamenti su sinistri sino allora avvenuti Lire 1.826 milioni.

Sempre nel corso del 1974, la Banca ha pagato a ferrovieri per effetto di garanzie complementari a quella RC (furto, incendio, infortunio) la somma di L. 53 milioni e si apprestava a pagare la somma di L. 71 milioni.

* * *

VOGLIAMO qui sottolineare nella maniera più amichevole la necessità di essere assicurati con un Ente di sicuro affidamento. E alla prova dei fatti, la vostra Banca è sempre pronta a manifestare la sua sollecitudine e la sua fiducia nei vostri confronti.

ASSICURARSI BNC SIGNIFICA ASSICURARSI IN FAMIGLIA

sciatori in erba concorrenti, con il solerte Presidente del Sodalizio sig. Giuliano e con i due maestri di sci P. Giorgio Chianale e Serafino Scocchi, ambedue Macchinisti del DL di Bussoleno.

● Ha lasciato recentemente il servizio l'Aiuto Macchinista Vincenzo Zagaria, del Deposito Locomotive di Alessandria, donatore di sangue presso la Sezione AVIS di detta città, il quale al momento dell'esonero aveva effettuato ben 167 donazioni, pari a quarantacinque litri di sangue.

Mentre passiamo agli auguri di rito, è dunque doveroso segnalare questo benemerito Collega a tutti i ferrovieri per la sua generosità e il suo altruismo.

● **Presso la sezione** di Bardonecchia del DLF è stato costituito il gruppo filatelico, i cui soci, per dare avvio alla loro attività, si dichiarano interessati a scambi di « Repubblica », « Vaticano » e « S. Marino », oltreché disponibili per fornire ai colleghi le novità « Francia ».

Auguri di buon lavoro al nuovo gruppo.

● **Binario dieci:** per la giovane Renata Criveller, figlia del Segretario Superiore di 1ª classe Carlo, Capo del Reparto 36 del Controllo Merci, la quale il 13 marzo u.s. presso l'Università di Torino, con la votazione di 110 e lode, ha conseguito brillantemente la laurea in scienze biologiche, discutendo con il Relatore prof. G. Cavallo la tesi: «Azione del sistema complemento-properdina su schizomiceti Gramnegativi, isolati dall'aria ».

Vivissime felicitazioni a padre e figlia.

● **Cicogna express:** Massimo ad Angelica e Piero Fracchia, rispettivamente Segretario del 21° Reparto Ragioneria e Capo Gestione di Alessandria; il primogenito Moreno al Gestore Giuseppe Perucca di Arvier; Andrea all'Assistente di Stazione Secondo Marchisio di Baldichieri.

A tutti i più fervidi auguri.

● **Soltanto** nel notiziario dello scorso mese parlavamo del geom. Angelo Morchio, il quale, nella sua qualità di membro del Consiglio di Presidenza, aveva aperto il Convegno tenuto a Torino dall'ANLA-Fer.

A così breve distanza di tempo dobbiamo purtroppo dare notizia della repentina morte che l'ha colto in quel fervore di attività con il quale si era ognora contraddistinto, fin dai tempi in cui era Segretario Generale dell'AEC (Associazione europea dei Ferrovieri).

Lo scomparso — già Segretario Sup. di 1ª classe dell'Ufficio Lavori — ha sempre svolto i numerosi incarichi che via via Gli venivano affidati con dinamico slancio e con il fermo intento di aiutare il prossimo, in primo luogo i colleghi.

Da alcuni anni in pensione, non solo non aveva smesso, ma il Suo animo generoso l'aveva portato ad aumentare il ritmo di lavoro a favore degli altri.

Per questi motivi rimarrà incancellabile il buon ricordo che di Lui hanno tutti coloro che L'hanno conosciuto ed apprezzato.

● **Vivissime** condoglianze al Verificatore Giovanni Reinaudo, di Torino PN, per il recente decesso di suo papà, Agostino.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Con Decreto** del Presidente della Repubblica è stato nominato Cavaliere Ufficiale il Dirigente Superiore dr. Andrea Frustaci, Capo del locale Ufficio Commerciale e del Traffico.

Sono stati insigniti del titolo di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, invece, il C. Gest. Sup. Zefferino Zuzzich — ex Dirigente della Gestione Punto Franco Vecchio di Trieste, il Segret. Sup. Giordano Busan — Capo Reparto Liquidazioni del Personale del locale Ufficio Ragioneria, e il C. Staz. Sovr. Alcide Bassi, Titolare della Stazione di Monfalcone.

Giungano, a tutti le congratulazioni vivissime dei colleghi e di « Voci ».

● **Lauree:** Il Segret. Tecn. Sup. Fabio Macchi, dell'Ufficio Lavori, ha conseguito, presso l'Università degli Studi di Trieste, la laurea a pieni voti in Scienze Geologiche, discutendo con il Chiar.mo prof. G. A. Venzo ed il Prof. T. Largaiolli una tesi in Geologia Applicata dal titolo « Rilevamento geologico della zona di Pontebba ed analisi geotecnica di un movimento franoso ».

Luciano Patat, figlio del Tecnico I. E. della Zona T. E. di Gorizia, Celvino, si è laureato in Storia e Filosofia con 110 e lode, presso l'Università degli Studi di Trieste, discutendo con il Prof. Teodoro Sole la tesi « Storia del P.C.I. nel Friuli Orientale dal 1921 al 1935 - Linee ricostruttive e documenti ».

● **Fiocco** azzurro sulla porta di casa degli Operai qualificati I. E. Otello Piemonte e Ferdinando Battistin per la nascita di Riccardo e Loris.

La casa dell'Oper. qualif. Giovanni Venica, della Zona I. E. di Monfalcone, è stata allietata dalla nascita di Roberta.

Auguri sinceri ai neonati ed ai genitori da parte dei colleghi, dei superiori e di « Voci ».

● **I lutti:** Ha cessato di vivere, all'età di 86 anni, la signora Virginia Bianchin, madre del Segretario Ugo Parisotto, addetto al Reparto Finanziario del locale Ufficio Ragioneria.

E' morto a Gorizia il padre del Tecnico I. E. Celvino Patat, sig. Giovanni.

L'Oper. Spec. Oddone Ballaben, della Zona I. E. di Redipuglia, ha perduto, a Farra d'Isonzo, la cara mamma sig. Caterina Medeot.

Ai cari colleghi, giungano le sincere condoglianze degli amici, dei superiori e di « Voci ».

Si è svolto a Cormons, nella Sala del Teatro Comunale, l'atteso « Veglione dei Ferrovieri », organizzato dal D.L.F. di Gorizia.

Il successo è stato strepitoso e alla riuscitissima festa hanno partecipato ben 210 soci, tutti ferrovieri o familiari.

Un plauso particolare per la perfetta organizzazione vada all'Ass. Capo Gino Granzini, al 1° Deviat. Lino Molinari e al Tecnico I. E. Ulviero Patat.

● **Commiati.** Sono stati di recente collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio Luigi Pozzi — Oper. spec. del D. L. di Udine —; il C. Tecn. Sup. Giovanni Fantini, Dirigente la Sq. I. S. di Trieste C.le; il 1° Manovrat. di Trieste C.le Antonino Spallino; il C. Gest. Sup. Giuseppe Cabrini; il Guardiano del Tr. L. di Gemona Pietro Londero; l'Op. Spec. dell'Officina I. E. di Trieste Guglielmo Ferluga; il Tecnico I. E. della Zona I. E. di Portogruaro Attilio Perosa e il Tecnico I. E. dell'Officina I. E. di Trieste Giordano Ulivi.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Per iniziativa** del sig. Direttore Compartimentale il 14 Marzo i membri del Comitato di Esercizio, alcuni funzionari tecnici e rappresentanze sindacali, a bordo dell'ex TEE 442-448, in corsa di prova, hanno percorso tutta la linea Venezia-Calalzo, via Conegliano, con ritorno, via Montebelluna.

E' stata anche una visita collegiale agli impianti più importanti di Calalzo e di Belluno e di incontri con i delegati sindacali di impianto per l'esame di alcuni problemi locali.

● **Fiocco rosa.** A Walter Scavazzon, Manovale della Stazione di Ponte di Brenta, è nata la primogenita Roberta. Lieti della notizia, auguriamo ogni bene a nome di « Voci ».

● **Commiati.** Per limiti di età e di servizio sono stati posti in quiescenza: Benvenuto Bogoni Capo Staz. Sovrint. titolare di Belluno, Ferdinando Martinello, Gestore Capo di Carpanè Valstagna, Bartolo Prestigiacomo e Giuseppe Carraretto Manovratori Capi di Mestre, il Capo Tecnico Sovrint. Giuseppe Girardi, il Macchinista Giacomo Piazza e l'Operaio spec. Erno Segato del D. L. Treviso, l'Applicato Capo Antonio Patrizio ed il Tecnico IE Ugo Frigo dell'Ufficio IE. A tutti lunga e serena quiescenza. Con loro merita ricordare anche il Capo Treno Cirillo De Mattia e l'Assist. Viagg. Mars Saterini del DPV. di Belluno, che sono stati posti a riposo in base allo art. 162 S.G.P.

● **Lutti.** E' doloroso ricordare la scomparsa del buon Gino Bradariolo Segret. Tecn. Sup. dell'Ufficio Trazione, di Plinio Genovese, Segr. Tecn. Sup. dell'Ufficio I.E., di Sergio Dogà, Segr. Sup. 1ª cl. e di Natale Forte Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria, di Giuseppe Monti, Macchinista del D. L. Padova, di Rino Roffano, A. Macchinista del D. L. Mestre, di Carlo Noale, Ass. Viagg. del DPV. di Mestre.

Alle famiglie, le più sentite condoglianze di « Voci ».

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Commiati.** Il Segr. Sup. 1ª cl. Filiberto Mecarelli, Capo Reparto dell'Ufficio Ragioneria, dopo 40 anni di servizio, si è messo a disposizione dei nipotini Marco-Fabio e Gabriele. Vincitore di concorso esterno nella qualifica di Alunno d'ordine degli Uffici dal lontano 1° luglio 1935, il Mecarelli ha sempre mantenuto un costante impegno di lavoro che trasferiva con la sua tipica bonarietà e fermezza nei colleghi e dipendenti. La sua apprezzatissima tradizione continua, ora alla Ragioneria, con la figlia Cristina, Segretario. Nell'immaginare piacevoli conversazioni diversive presso la stazione di Verona PN con i suoi pargoletti formuliamo all'amico Filiberto e alla simpatica Signora Tersilia lo augurio di ritrovarci in « serena allegria », come la sera del 28 settembre 1973 sulla fantasiosa « balera » di Palma di Majorca, per dare ancora prova di una « gioventute » che non tramonta. Per limiti di età ha lasciato il servizio anche il Segretario della stazione di Legnago, Otello Venturi. Festeggiato presso la sede del Dopolavoro Ferroviario ove il Presidente Giancarlo Guizzardi, a nome degli amici, gli ha offerto un pregevole quadro del nostro collega in pensione, ormai affermato pittore, Cav. Leonardo Calzolari. Hanno tagliato il « cordame » anzi tempo il Segr. Sup. Federico Bonatelli della Ragioneria, l'Appl. Capo Gabriele

---

Un controllore delle ferrovie francesi vorrebbe mettersi in contatto con un collega italiano per uno scambio di ospitalità. M. Serge Pincemin-Le Cocq, è il nome del collega, abita a Migennes, 6 rue Louis Riglet, è sposato ed è padre di una bambina di sette anni.

GRATIS
a casa vostra
UN' OPERA REALIZZATA NEL 1974

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 1974

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 140.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire
80.000

con un abbuono speciale di L. 60.000

Spedite il tagliando e riceverete 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

Grande formato, (cm. 27,5x20) carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

VALE 60.000 lire
(solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato)

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma - Tel. 83.83.448
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 a me riservato e pagherò così l'importo ridotto di L. 80.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;
□ usufruire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 70.000 che verserò, senza anticipo, in 4 rate.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma ..... Nome ..... Cap. .....
Cognome ..... Città .....
Tessera n. ..... N. .....
Via .....

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Mattuzzi dell'Ufficio Personale, il Segr. Giannina Del Turco dei Lavori di Verona e l'Appl. Tecn. Capo Enzo Grandis dell'Ufficio Impianti Elettrici. A tutti cordiali auguri.

● **Cori alpini.** A Rovereto, il 22 marzo, nella X Rassegna di Cori Alpini, ospiti d'onore i Presidenti delle Sezioni DLF del Compartimento, i Rappresentanti dei soci e il dr. Romagnuolo, Capo Ufficio Personale Comp.le, abbiamo rivissuto un'epoca. Il nostro « Bianche Zime » che faceva gli onori di casa, insieme ai cori « Cortina » di Cortina, « Monte Cauriol » di Genova e « Monte Pasubio » di Rovigo ci ha fatto rivivere le gioie e le tristezze di un mondo passato. Un ringraziamento al Presidente del « Bianche Zime », Capo Gest. Sup. Dino Festi e al mai stanco Presidente DLF di Trento, Michele Di Mauro per la meravigliosa serata presso il prestigioso e stupendo teatro « Zandonai » di Rovereto, gremito di appassionati. Uno spontaneo grazie ai maestri-direttori, alla fantasiosa regia scenografica di Pino Cestari e all'inesauribile vena poetica del presentatore Enzo Pancheri.

● **Donatori sangue.** Circa venti anni or sono, su iniziativa di uno sparuto nucleo di ferrovieri dell'Officina GR di Vicenza, prendeva vita il Gruppo Donatori di Sangue « Arsenale », primo della provincia di Vicenza e uno dei primi della Nazione, ora decorato con medaglia d'oro al merito. Il bilancio conclusivo del 1974 ha evidenziato positivi e lusinghieri risultati: 170 soci tesserati, 294 donazioni, 4 medaglie d'oro (50 donazioni) e cioè a Eugenio Minchio, Angelo Trivella, Attilio Manfrin e Bruno Benati; 8 medaglie d'argento (35 donazioni): Ino Battaglia, Rizieri Bedin, Settimo Ferlazzi, Vittorio Tapparello, Ivo Toffoletto, Rosino Scarsi, Cosmino Zancan, Ilario Ziesa; inoltre 13 soci sono stati decorati con medaglia di bronzo (25 donazioni) e 25 con diploma di benemerenza (15 donazioni). Questa « carrellata » vuol essere solo espressione di gratitudine per quanti hanno diretto e organizzato l'attività del Gruppo, per tutti coloro che hanno « donato » e « donano », ma soprattutto vuol essere motivo di sprone per tanti « indecisi ». Ricordiamo in proposito lo slogan dei donatori: « Le medicine si fabbricano, il sangue no! ».

● **Onorificenza.** Complimenti al Capo Gest. P.le a riposo Andrea-Tiziano Rizzotto, Cavaliere di Vittorio Veneto, insignito recentemente dell'onorificenza di « Cavaliere della Repubblica Italiana » per i meriti acquisiti durante la quarantacinquennale attività ferroviaria. Oltre a ciò segnaliamo che il Rizzotto per 25 anni è stato Presidente della Sezione Combattenti e Reduci di Cortigliano (VI) e per altri 6 anni Presidente della Sezione del Fante di Bassano del Grappa.

● **Gruppo ARI-DLF Vicenza.** Le perfette attrezzature e l'ottima organizzazione del Gruppo Radioamatori di Vicenza hanno consentito agli appassionati una intensa attività durante l'anno 1974: radioassistenza ai Ciclosportivi della Banca Popolare, a numerosi rallye automobilistici e alla Mostra Fotografica con installazione di apparecchiature ricetrasmittenti nel centenario della nascita di Guglielmo Marconi a Creazzo. Inoltre il Gruppo ha organizzato il primo corso di Radioelettronica e di Telegrafia (C. W.); 15 candidati a Verona hanno ottenuto la patente di Radio Operatore dall'apposita Commissione PP.TT. A fine maggio terminerà il 2° corso con 40 iscritti. Segnaliamo anche che il Gruppo con le proprie apparecchiature collabora attivamente con i Vigili del Fuoco e resta a disposizione dell'Azienda FS per qualsiasi necessità.

● **Fiocco azzurro.** A Claudia, figlia del collega Dario Melegati dell'Ufficio Personale, si è aggiunto, bello e paffutello, Massimo. Alla Signora Laura e a Dario le felicitazioni degli amici.

● **I nostri lutti.** Il personale tutto del Compartimento porge affettuose condoglianze all'ing. Salvatore Puccio, Direttore Compartimentale, per la scomparsa della mamma.

I ferrovieri esprimono i sensi del loro cordoglio al Vice Questore, dr. Silvio Scola, Dirigente il Commissariato Comp.le di PS, per la prematura morte del figlio Francesco, di soli 20 anni.

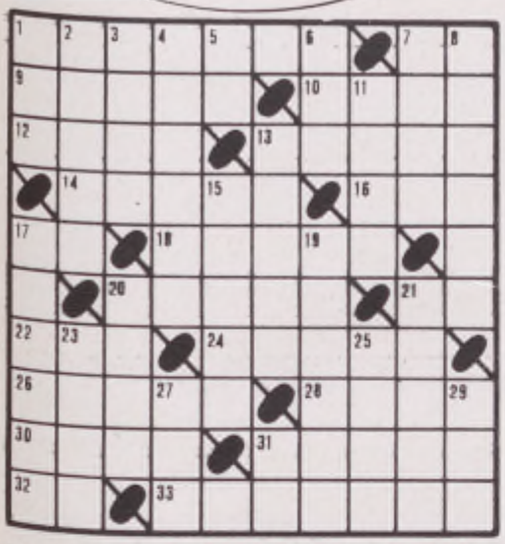
I colleghi dell'Ufficio Personale sono vicini all'Ass. St. Donatella Quartucci per la scomparsa del padre.

SOVERATO

Incastonato
nel golfo tinto
d'azzurro,
come uno zàffiro,
è Soverato.
Gioiello
di rara fattura,
tratto dalla natura
da un mare profondo
e posato
sulla spiaggia,
la più bella
del mondo.
Dal « Torrazzo »
lo sguardo protende
sui monti lontani;
dal « Convento »
stupendo diffonde
gli accenti
più arcani:
suoni, colori,
epitalami di luci
e di fiori;
impasti fecondi
d'albe e tramonti,
d'aromi inebrianti,
d'acque montane,
di rivi scroscianti,
e un cielo, lassù,
cosparso di stelle,
di tenue fiammelle,
come mai più.
Un sogno rinato?
Sì. E' Soverato.

SA.GRA
uff. mov. Bari

SORRIDA PREGO Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Il casato di Don Giovanni; 7) Fiume russo; 9) Entrata, ingresso; 10) Fa buon sangue; 12) Leonardo dipinse l'ultima; 13) Recipienti per medicinali; 14) Passati a miglior vita; 16) Lo zio della capanna; 17) Avversativa; 18) Preso da furore; 20) Comune in prov. di Latina; 21) Salerno in auto; 22) Un signore fiorentino; 24) Strumento di precisione; 26) Luogo solitario; 28) Caparra, garanzia; 30) E' regina fra i fiori; 31) Secchi, asciutti; 32) L'Osmio; 33) Nicolò, ex radiotelecronista.

Verticali: 1) Il ritorno del pendolo; 2) Tumefazione acquosa, gonfiore; 3) Il nome di Benvenuti; 4) Grossa foca; 5) Una lettera greca; 6) Si chiudono in cassaforte; 7) Capitale della Norvegia; 8) Regione dell'Europa, nella Cecoslovacchia; 11) Incontro di vocali; 13) L'aria che esce dai polmoni; 15) Un serpente d'acciaio... che fischia; 17) Desta compassione; 19) Fiume del Piemonte; 20) Varietà di ceramica a pasta opaca; 21) L'Albertone nazionale; 23) Dio greco dell'amore; 25) Opera lirica di Mascagni; 27) Prefisso di nomi scozzesi; 29) Precettore; 31) Arezzo su targa.

S. CHIESA

Incastro (5/4 = 4,5)

IL COMMISSARIO DI P.S.
AL SUBALTERNO

D'accordo: la paraffina
quale prova
da portare a carico
basti pure.
Faccia
però con cura e serietà.

TRAIANO

Lucchetto (xxXXXXX XXXXXxxx=xxxxx)

LO « STREAKER »

Si spoglia del di più e infin, alquanto
distaccato, vediamolo che corre.
Passiamoci pur sopra; ma qui intanto
fermarlo e incatenarlo è ciò che occorre.

LILIANALDO

Cambio di sillaba iniz. (9/8)

MANEGGIONE

Se dà una mano per un benestare,
assume un'aria seria ed imponente;
poi, noncurante della pelle altrui,
dischiude il labbro, superficialmente.

AMES

Indovinelli

RIEVOCANDO MILAN-JUVENTUS A S. SIRO

Parea un ambiente spiritato e infatti
diversi tipi son finiti al fresco;
pur tra tanto osteggiare, in mezzo a « botti »,
— si dice — ottimo è apparso Barbaresco.
Però siam giusti: a parte gl'invasati,
certi « rigori » a volte han del grottesco!

MARIN FALIERO

LA SEGRETARIA DEL PRINCIPALE

Dopo aver risposto all'annuncio,
questa donna adorabile
ha avuto successo soltanto
grazie ad uno spirito eccezionale.
Ma infine è stata assunta e ora
fa la gran signora.

MIG

IL DENARO E L'USURAIO

L'avevo e l'ho perduto. Ed or che in piedi
in qualche modo devo pur restare,
per quanto non mi alletti, fatalmente,
da questo prima o poi dovrò cascare.

LILIANALDO

IL SALUMIFICIO NEGRONI

Ha una stella
come insegna
della sua premiata qualità.
Ma la sua specialità
più rinomata
è la pancetta stagionata.

SER BERTO

FELICE SCIOSCIAMMOCCA

Questa figura ci ricorda un mondo
lontano, quando c'era fantasia
e molti comandavano a bacchetta...
L'interessante della trasmissione
è soprattutto il riconoscimento
per l'indimenticabile Scarpetta.

CIAMPOLINO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) Tenorio; 7) Ob; 9) Adito; 10) Riso; 12) Cena; 13) Fiale; 14) Morti; 16) Tom; 17) Ma; 18)Irato; 20) Gaeta; 21) SA; 22) Ser; 24) Nonio; 26) Eremo; 28) Arra; 30) Rosa; 31) Aridi; 32) Os; 33) Carosio.

Verticali: 1) Tac; 2) Edema; 3) Nino; 4) Otaria; 5) Ro; 6) Ori; 7) Oslo; 8) Boemia; 11) Iato; 13) Fiato; 15) Treno; 17) Misero; 19) Tanaro; 20) Gres; 21) Sordi; 23) Eros; 25) Iris; 27) Mac; 29) Alo; 31) AR.

INCASTRO: Viso mESTO.

LUCCHETTO: PoDISTA DISTAnte = ponte.

CAMBIO DI SILLABA: GUArdiatore/Feritore.

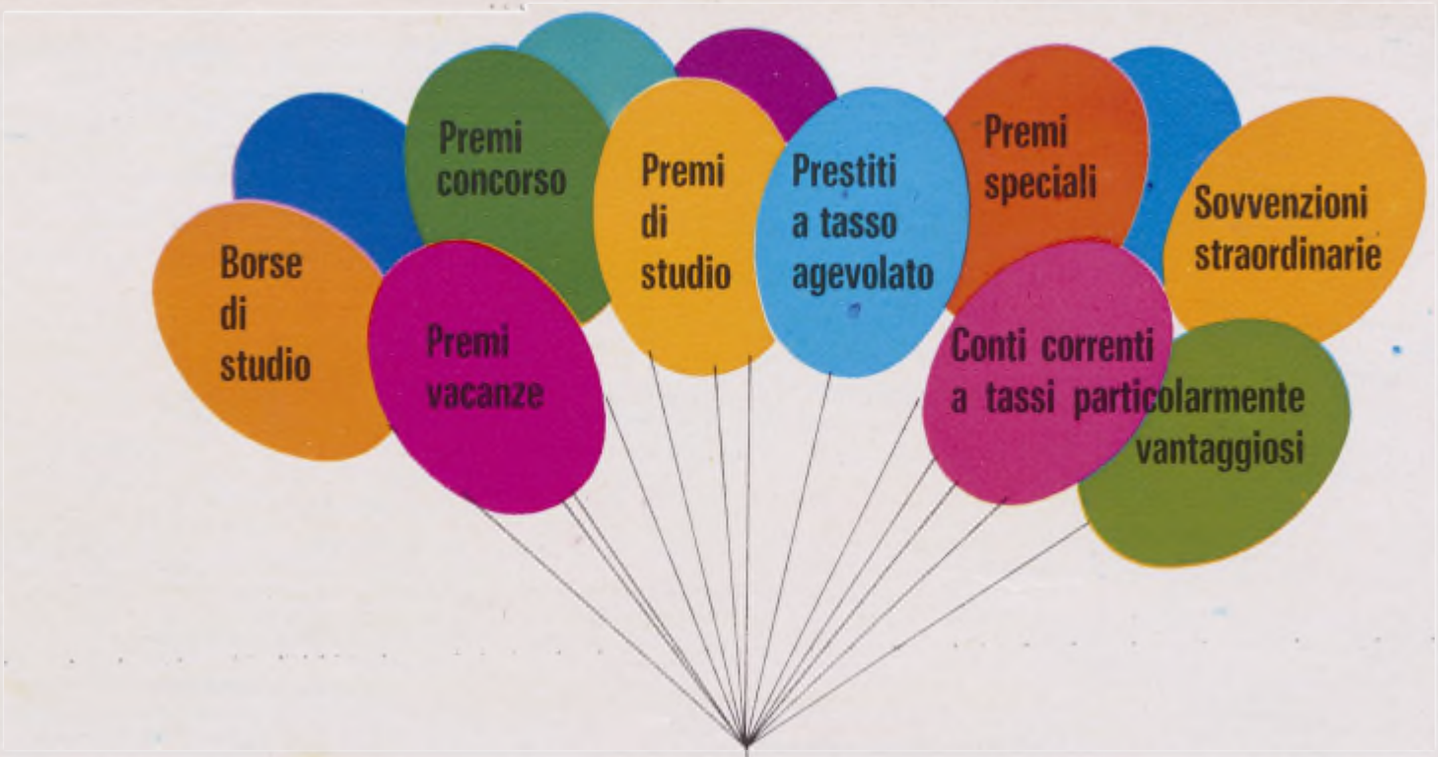
INDOVINELLI: La cantina; la Madonna; il sonno; il commendatore; Generentola.

REBUS: Corre DO con fez; IO nato = corredo confezionato.

REBUS: COL padella; M ore = colpa dell'amore.

REBUS: (frase: 5.2.3.3.2.4 = 7.12) di Traiano

REBUS: (frase: 3.7.1.3. = 5.4.5.) di Vago



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì, per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI
Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

Numero speciale
antinfortunistica
1975

5ª CAMPAGNA INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA

5ª campagna internazionale per la sicurezza

Con il motto « Insieme nella lotta contro gli infortuni » l'U.I.C. ha indetto la 5ª Campagna Internazionale per la Sicurezza sul lavoro, nel corso della quale — dal 6 al 20 aprile 1975 — verranno sviluppati due temi fondamentali: 1) utilizzazione degli indumenti segnaletici e dei mezzi di protezione; 2) osservanza delle norme relative alla prevenzione degli infortuni. Inoltre, in relazione alle necessità particolari di alcuni Servizi, saranno trattati altri due temi collaterali: sull'ordine e la pulizia degli ambienti di lavoro; sul coordinamento del lavoro nell'ambito dei comitati di sicurezza.

Le iniziative per propagandare la Campagna sono molteplici. Vanno dall'affissione negli impianti di un manifesto internazionale realizzato dalle Ferrovie Olandesi, alla proiezione di diapositive commentate sull'utilizzazione degli indumenti segnaletici e protettivi; dalla distribuzione a tutto il personale di questo numero speciale di « Voci », a conferenze e proiezioni cinematografiche di argomento antinfortunistico; dalla distribuzione di materiale propagandistico sulla sicurezza nel lavoro, ad assemblee congiunte di dipendenti di tutti i Servizi in varie località di ogni Compartimento.

Ma certamente l'iniziativa principe è rappresentata dallo svolgimento dei due temi fondamentali con lo scopo di far risaltare l'importanza dell'utilizzazione degli indumenti segnaletici e protettivi, e nel contempo di fugare eventuali preconcetti sull'uso dimostrandone l'utilità spesso vitale.

La Campagna, soprattutto attraverso il colloquio diretto, permetterà di rilevare e raccogliere eventuali proposte di modifica, di chiarire i motivi per i quali non vengono talora osservate le norme di prevenzione e di individuare infine, fra le stesse norme, quelle che più facilmente o frequentemente vengono infrante.

Uniti contro la "strage bianca"

SI DICE comunemente che i « mass media » hanno mitridatizzato l'uomo moderno, martellandolo ogni giorno con notizie gravi e drammatiche. Guerre, carestie, epidemie, torture; e il ripetersi forsennato di imprese criminose che oscurano ogni principio di civile convivenza. Le denunce più terribili, le verità più sconvolgenti, le testimonianze più preoccupanti, propalate dai giornali e dalla tivù, vengono assorbite dall'uomo medio con fatalistica accettazione che talvolta rasenta l'indifferenza.

In Italia, ogni anno, si registrano circa due milioni d'infortuni sul lavoro, con quattromila morti e un milione e mezzo circa d'infortunati. In cinque anni, come risulta da statistiche INAIL, si sono verificati 23 mila decessi dovuti ad infortunio o a malattie professionali. Negli ultimi vent'anni, tra infortuni e tecnopatie, ci sono stati oltre 22 milioni di casi, con 82.557 morti e 996.000 invalidi permanenti. La dolente legione dei colpiti da malattie professionali s'accresce ogni anno in Italia di 50 mila nuove unità. Gli infortuni mortali, da noi, sono nella proporzione dello 0,43 per mille operai-anno, in confronto allo 0,13 della Francia e allo 0,16 della Germania occidentale. Sempre in Italia, la media annua degli incidenti mortali cagionati da folgorazione è di 7,6 decessi per milione di abitanti, contro un valore medio europeo di appena 3,7.

Sono dati drammatici nella loro aridità; eppure pochi si soffermano a considerare quale spaventosa realtà stia dietro a queste cifre. Sono cifre colorate di rosso: il sangue che è stato versato nelle officine, nei cantieri, sui ponti e sui viadotti in costruzione, e anche sulle strade ferrate. Quattromila morti, quattromila bare ogni anno. Un milione e mezzo d'infortunati. Uomini ancor giovani che soffrono nei letti degli ospedali o, arrancando sulle grucce, rimpiangono l'efficienza, l'esuberante vitalità della loro giovinezza, perdute per sempre. E quante pensioni, che avrebbero dovuto essere meritato (benché modesto) premio dopo anni di fatica, diventano invece lunga agonia, calvario di un minorato o di un infermo.

Ebbene, tanto vale riconoscerlo, questi « omicidi bianchi », queste lesioni irresponsabili e crudeli all'integrità fisio-psichica di chi lavora, suscitano uno sdegno blando e transitorio che, tutt'al più, si traduce in una platonica adesione alle ricorrenti « campagne » che con slogan e cartelli tentano di richiamare l'attenzione su uno dei fenomeni più gravi ed imponenti dei nostri tempi.

A chi consideri un « panorama » così vasto e drammatico qual è quello degli infortuni, viene spontaneo domandarsi se il nostro corpo di leggi e regolamenti sia o no adeguato a prevenire e ad impedire il verificarsi di tanti luttuosi eventi. Autorevoli studiosi (ci limitiamo a ricordare il professor Carlo Smuraglia, vice presidente dell'Assemblea della Regione lombarda e docente di diritto del lavoro) negano che si possa parlare propriamente di lacune o di carenze giurisprudenziali; altri esperti sono meno recisi ed accennano alla necessità di aggiornamenti ed integrazioni; ma comunque tutti concordano su un punto: troppo spesso le norme vigenti vengono disattese. Tanto per fare un esempio, prendiamo l'art. 437 del codice penale che persegue chi omette di collocare apparecchi o segnali destinati a prevenire gli infortuni e contempla anche le situazioni di pericolo presunto connesse all'inosservanza di norme di prevenzione negli ambienti di lavoro. Ebbene, l'art. 437 (dice sempre Smuraglia) è stato applicato soltanto undici volte in trent'anni; mentre, nello stesso periodo di tempo, gli infortuni sul lavoro hanno falciato « più vittime di una guerra ».

Esiste dunque anche qui una zona grigia, la maledetta fascia neutra che separa le leggi dalla loro effettiva applicazione, la teoria dalla pratica. Arrendersi a questa conclusione (tutt'altro che nuova ed estensibile, purtroppo, anche ad altri settori della vita nazionale) significa eludere la sostanza del problema. Ogni infortunio è sempre la risultante di molteplici fattori che possono però essere ricondotti a due componenti fondamentali: quella tecnologica e quella umana. Le leggi, i regolamenti considerano gli uomini come oggetti, o meglio come un *alter ego*, un'appendice della macchina il cui automatismo è

UN IMPEGNO MORALE, UN DOVERE SOCIALE

IL MESSAGGIO DEL DIRETTORE GENERALE

AL MOMENTO in cui prende il « via », tra le ferrovie europee, la quinta « Campagna della Sicurezza » indetta dall'U.I.C., è senz'altro opportuno un esame della situazione aziendale in questa lotta all'infortunio, che tutti vorremmo vedere conclusa con una vittoria definitiva.

Si tratta di una lotta estremamente difficile da vincere e che, per converso, può essere perduta solo che ci si abbandoni alla illusoria certezza di essere ormai vicini al traguardo, e con ciò ad un pericolosissimo allentamento dello spirito di vigilanza.

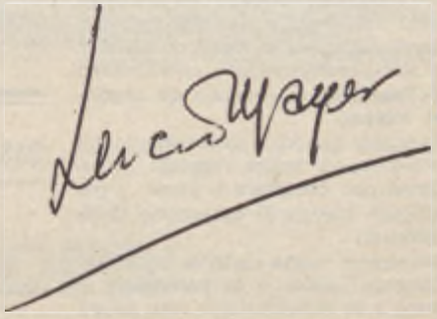
Certamente i vari Organi della Sicurezza della nostra Azienda hanno lavorato con passione e con tenacia ma dobbiamo, malgrado ciò, dirci a cuore aperto che c'è tanto da fare per migliorare, potenziare e talora addirittura rinnovare, ad ogni livello, l'organizzazione della lotta contro l'infortunio.

E c'è tanto da fare sia nella predisposizione di mezzi idonei a rendere sempre meno pericoloso il lavoro, sia nella capillare diffusione della loro conoscenza e della convinzione dell'assoluta necessità del loro uso.

Mi rivolgo, in particolare, agli Agenti più anziani che col loro esempio possono offrire il più valido aiuto all'Organizzazione della Sicurezza.

Essi sanno ormai come deve essere prevenuto il pericolo e noi chiediamo che questa consapevolezza, questa maturità non si traducano mai in un'eccessiva confidenza, ma in un ulteriore scrupolo nella applicazione di tutte le misure di sicurezza, sì da proporre un costante modello di comportamento ai giovani, tanto più esposti all'infortunio quanto è più acerba la loro esperienza.

Assicuro, peraltro, che l'Azienda, perfettamente consapevole dell'alto valore morale e sociale della lotta per la sicurezza sul lavoro, non mancherà di fare tutto quanto è nelle sue possibilità perché si possa registrare una continua riduzione degli infortuni, non trascurando neanche quelli, numerosissimi, di più lieve entità.



perfetto e immutabile. Basta sfogliare i verbali d'infortunio per convincersi come, nove volte su dieci, la causa del sinistro venga attribuita al comportamento « sbagliato » dell'operatore in rapporto alla dinamica del processo produttivo: disattenzione, dimenticanze, errori di manovra, reazione tardiva o inadeguata. Insomma, se il lavoratore fosse sempre attento, compisse sempre manovre precise al millimetro, reagisse fulmineamente ai segnali, osservasse meticolosamente le norme di sicurezza, gli infortuni sparirebbero dalla faccia della terra, tranne quelli (pochissimi) dovuti a cause straordinarie e imponderabili. Non diciamo che un'impostazione del genere sia errata, ma essa trascura appunto la « variabile umana », non tiene conto del *perché* il lavoratore possa essere talvolta disattento, possa sbagliare una manovra, possa reagire con un secondo di ritardo; insomma l'ampia gamma di condizioni oggettive e soggettive, di fattori di disturbo e nevrotizzanti che si collocano a monte del comportamento dell'uomo durante il suo lavoro. Venuta meno la dottrina (che fu formulata in passato soprattutto da studiosi inglesi e tedeschi) secondo cui ci sarebbero lavoratori con predisposizione congenita o acquisita all'infortunio, occorre, alla fine, riconoscere che ci troviamo di fronte ad uomini con tutte le risorse, ma anche con tutti i limiti della natura umana. Limiti quasi sempre ignorati da leggi e regolamenti che di necessità debbono muoversi in una sfera dogmatica e per contenuti generali. Ciò è, in qualche misura, inevitabile: le critiche e le censure che, con faciloneria demagogica, vengono talvolta rivolte alla nostra legislazione antinfortunistica non ci trovano perciò consenzienti, anche se non intendiamo precluderci una visione più ampia e una diversa impostazione del problema. Che significa oggi intervenire in tema di sicurezza e di tutela del lavoro? Significa superare o, per meglio dire, integrare l'opera dei ricercatori, degli esperti che, chiusi nella *turris eburnea* di un laboratorio o di un ufficio studiano a tavolino le norme di sicurezza. Una parte di tali studi, quella più seria, non manca del corollario di sperimentazioni pratiche e di riscontri con la realtà, tuttavia questo riconoscimento non deve tradursi in un atteggiamento di messianica e fatalistica aspettazione da parte dei lavoratori. La sicurezza è un'esigenza *nostra*, soprattutto nostra, e ci impone compiti e doveri che non possono limitarsi al mugugno qualunquistico (« che schifo, ragazzi, questi guantoni »; « e questa sarebbe una tuta antincendio?, via fate il piacere ») né tanto meno estrinsecarsi nell'assenteismo, nella disaffezione, la più sbagliata delle reazioni sbagliate. La strada giusta è un'altra, cioè quella di una formazione antinfortunistica, a tutti i livelli, che si prefigga di responsabilizzare e non di delegare, suscitando un atteggiamento critico e vigilante, uno spirito di collaborazione aperta ed assidua che porti ad individuare, ognuno nel proprio settore di lavoro, i pericoli in atto e potenziali, e gli strumenti utili per neutralizzarli. La sicurezza del lavoro non va più vista esclusivamente come un dovere dell'Azienda, ma come un diritto all'integrità fisiopsichica da riconoscersi a tutti i componenti l'Azienda stessa. « Il lavoratore non deve subire il lavoro e nemmeno la prevenzione. E' assurdo, per esempio, che il rumore venga combattuto con i tappi per gli orecchi, che privano l'operatore di uno dei sensi, lo squilibrano e quindi lo espongono ad altri rischi. No: il rumore, come ogni altro agente nocivo, non deve entrare in contatto con l'uomo. Per ottenere un simile risultato, occorre che i lavoratori studino la propria condizione e partecipino alla progettazione di macchine non nocive e di lavorazioni veramente sicure ». Sono parole del professor Mario Maggio, medico e funzionario dirigente dell'ENPI. Non si tratta di un'opinione personale, sia pure autorevole, ma di un indirizzo di pensiero che è venuto rafforzandosi in questi ultimi tempi e al quale si richiamano altri studiosi ed esperti tra i più qualificati; tanto è vero che in un convegno (tenutosi or è circa un anno a Bologna, nel Palazzo Montanari) è stato teorizzato il principio della sicurezza come « cogestione dei lavoratori e dell'Azienda ».

All'impegno di tutti e di ciascuno, ad una più diretta partecipazione alla grande battaglia civile contro gli infortuni, ci richiamano appunto le manifestazioni del 1975. Oggi che tanto e giustamente si parla e si discute di rispetto della persona umana, ognuno di noi deve sentirsi impegnato permanentemente e in prima persona nella lotta contro gli « omicidi bianchi ».

Si dice che, in confronto ad altri settori di attività industriale e ad altre tecniche di trasporto, l'esercizio ferroviario può vantare un buon margine di sicurezza. La verità di questa affermazione non deve farci dimenticare che ogni anno ci sono alcuni ferrovieri deceduti sul lavoro e migliaia di infortunati. Il miglior modo per onorarli è quello di operare con tenacia affinché il numero dei sinistri non s'accresca, ma, al contrario, discenda a valori minimi. Il progresso tecnico delle ferrovie, che è motivo d'orgoglio e di speranza per noi uomini della rotaia, perderebbe di importanza e di significato se aumentasse il margine di rischio, se diventasse un Moloc crudele, avido del sacrificio di vite umane.

Marcello BUZZOLI

Per aiutare l'uomo: esame delle attitudini

di Paolo IASCHI

L'ANALISI statistica degli infortuni sul lavoro, nei nostri impianti, consente di individuare gran parte delle cause che li hanno provocati.

L'evento dannoso può essere determinato dal fattore umano (malore improvviso, disattenzione, imperizia, trasgressione, omesso impiego di dispositivi di sicurezza e di mezzi di protezione individuale ecc.); può essere determinato da cause accidentali (circostanze imprevedibili, rischi non riconosciuti ma suscettibili di eliminazione ecc.); può essere determinato da cause dipendenti dal fattore tecnico-organizzativo (difetto dei mezzi di lavoro: macchine, attrezzature; insufficiente manutenzione; disordine; omessa applicazione di dispositivi di sicurezza, ripari, segnalatori di pericolo; omessa assegnazione di mezzi individuali di protezione; mancanza o carenza di interventi di ergonomia di progettazione e di correzione ecc.).

Il Servizio Sanitario dell'Azienda si è dedicato in particolare allo studio delle prevenzioni degli incidenti sul lavoro che hanno come prima causa il fattore umano, cercando in primo luogo di individuare nei vari soggetti determinate attitudini che possono costituire o meno una difesa o una predisposizione all'infortunio (« Pronesess », secondo gli studiosi inglesi).

In questo quadro, l'accertamento del possesso di taluni requisiti attitudinali può costituire il primo e più efficace mezzo di protezione degli infortuni.

Ma non si tratta certo di un accertamento facile: e in particolare è ancora da individuare la vera natura di « ciò » che costituisce la predisposizione all'infortunio.

Scartata l'ipotesi di una predisposizione su base biotipologica costituzionale, si deve ammettere che tale predisposizione sia di natura prevalentemente psichica; in particolare le cause predisponenti sono principalmente quelle per le quali taluni non riescono ad adattarsi alle mutevoli condizioni di lavoro.

Per certi tipi di lavoro, esiste una correlazione certa tra predisposizione all'infortunio e una carenza di abilità motrice e soprattutto di abilità a percepire con rapidità la parte dell'operatore.

Per altri soggetti e per altri tipi di lavoro può essere in causa l'emotività, soprattutto però se intervengono altri fattori dovuti all'ambiente di lavoro.

Anche il fattore intelligenza concreta riveste la sua importanza; per questo, nelle prove attitudinali, occorre determinare il livello mentale minimo necessario.

Vi sono certamente lavori in cui è necessario che l'operaio si renda conto di ciò che può avvenire come conseguenza della sua condotta.

Questa previsione degli effetti della propria condotta è caratteristica di quella che viene abitualmente chiamata « condotta intelligente ».

In questi casi si richiede che l'operaio abbia una intelligenza che permetta un rapido adattamento delle sue azioni; ciò non si richiede per quei lavori costituiti essenzialmente da movimenti uniformi, ripetuti, monotoni, nei quali l'infortunio è invece quasi sempre legato alla mancanza di attenzione.

Ma l'accertamento dei requisiti attitudinali non basta, per se stesso, a ridurre l'importanza del fattore umano nel determinismo dell'evento infortunistico se non vi si aggiunge l'analisi psicologica dell'infortunio. In questi ultimi anni s'è venuta infatti constatando, da parte del Servizio Sanitario, l'importanza di fattori molteplici, inconsapevoli, il cui studio ha reso più produttiva l'azione dei sanitari nei riguardi della prevenzione.

Fattori speciali di insicurezza devono essere tenuti in debito conto: essi possono interagire con il bagaglio di attitudini preselezionate e predeterminate dell'operatore diminuendone notevolmente l'importanza sul piano lavorativo e preventivo. Tra questi fattori si possono sommariamente indicare l'inadeguatezza del salario, il problema della casa, il disadattamento ambientale e culturale, le condizioni personali e familiari peculiari.

Per effetto di questi fattori l'operaio traeva il proprio lavoro meccanicamente, senza prestare ad esso attenzione, in quanto evade continuamente, considerando invece problemi che costituiscono l'oggetto delle sue preoccupazioni; allora l'infortunio incide avendo a causa una apparente mancanza di attenzione, che è provocata da uno stato di tensione emotiva.

Diffusa è tra gli operai l'aggressività provocata spesso dalle condizioni proprie del mestiere.

L'aggressività anch'essa concausa nel determinismo dell'evento infortunistico, può essere dovuta ad una carenza di buoni rapporti interpersonali; rapporti che, con flusso costante, devono intercorrere tra le stesse maestranze e tra queste e la dirigenza. Tutto ciò porta facilmente ad uno stato di frustrazione e quindi di aggressività e di disaffezione nei confronti del lavoro.

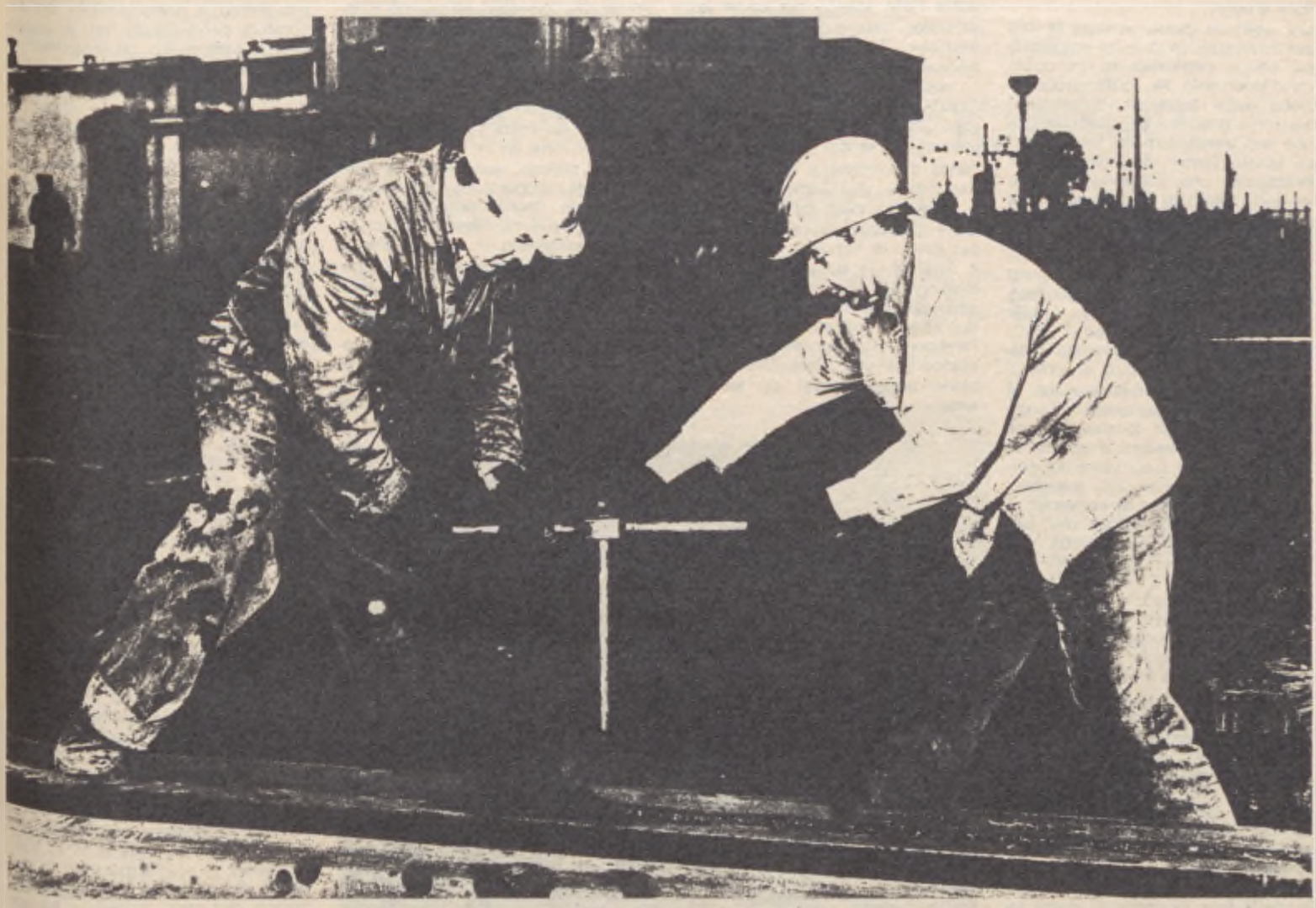
Infatti si verifica un maggior numero di infortuni in quelle aziende industriali nelle quali, per mancanza di buone « relazioni umane », la aggressività raggiunge valori elevati e quindi manca nell'operaio lo stimolo dell'interesse per il lavoro che compie; in tali casi è insufficiente e lacunosa l'attenzione.

Deve essere ricordato un gruppo di ricerche compiute da Tillman, Wongs, Hobb, dalle quali risulta che la situazione familiare e sociale dell'operaio ha una influenza enorme sul numero degli infortuni. Soggetti che presentano instabilità, mancanza di socievolezza, sintomi di frustrazione legati a situazioni sociali diverse, delle quali alcune personali, altre dipendenti dal lavoro, si possono considerare candidati all'infortunio qualunque sia il lavoro che essi compiono.

Così, la prevenzione degli infortuni sotto l'aspetto del fattore umano non si riferisce esclusivamente al possesso di talune attitudini e capacità da parte dell'operatore ma anche e soprattutto a una integrazione uomo-macchina-ambiente basata essenzialmente su un buon equilibrio emotivo-affettivo.

CASI DI INFORTUNIO MORTALI E CASI CON INCAPACITA' UGUALE AD 1 GIORNO O MAGGIORE

SERVIZI	ANNO	Casi di infortunio (totali)	N. Casi per 100 dipendenti (media mensile)	Giornate di incapacità (totali)	N. giornate per 100 dipendenti (media mensile)
MOVIMENTO E	1973	7.411	0,73	157.028	15,44
COMMERCIALE	1972	6.510	0,66	131.177	13,31
MATERIALE E	1973	9.524	1,28	199.116	26,84
TRAZIONE	1972	8.069	1,11	176.284	25,12
LAVORI E	1973	3.232	0,96	82.057	24,44
COSTRUZIONI	1972	2.841	0,86	69.535	21,16
IMPIANTI	1973	1.495	0,72	30.709	14,93
ELETTRICI	1972	1.186	0,64	24.934	13,56
APPROVVIGIONAMENTI	1973	169	1,35	2.912	23,26
	1972	38	0,31	836	6,90
SETTORE	1973	219	1,14	5.773	30,21
NAVIGAZIONE	1972	196	1,08	5.309	29,26
ALTRI SERVIZI	1973	15	0,12	332	2,59
	1972	21	0,18	873	7,38
TOTALE GENERALE	1973	22.065	0,94	477.927	20,38
	1972	18.861	0,84	408.948	18,24



INFORTUNI MORTALI 1972

N. 20 infortuni di cui:

Servizio Movimento	6
Servizio Trazione	3
Servizio Lavori	9
Servizio I.E.	2

INFORTUNI MORTALI 1973

N. 35 infortuni di cui:

Servizio Movimento	12
Servizio Trazione	3
Servizio Lavori	12
Servizio I.E.	8

Per migliorare l'ambiente di lavoro: l'ergonomia

di Franco DATTILO

PRECISIAMO il concetto di « ergonomia ». Di essa sono state avanzate molte definizioni: per il Murrel ergonomia significa essenzialmente « adattare il lavoro all'uomo »; per il McCormick « progettare la casa, il lavoro, l'organizzazione in termini umani »; per altri, ancora, « è la scienza della pianificazione tecnica di ogni lavoro che rivolge particolare attenzione sia alle capacità dei lavoratori sia alle loro necessità e limitazioni »; oppure, più semplicemente, « è la tecnica che consente l'avanzare del processo tecnologico rispettando i fattori umani ». Secondo l'O.I.L. (Organizzazione Internazionale del Lavoro) « è l'applicazione congiunta di scienze biologiche e tecniche per assicurare fra l'uomo ed il lavoro il massimo adattamento reciproco, al fine di accrescere il rendimento del lavoratore e di contribuire al suo benessere ». Dunque, un taylorismo riveduto e corretto? Un nuovo nome a discipline già note ed operanti? Si pensa subito alla fisiologia e alla psicologia del lavoro, all'igiene industriale, alla fisiologia umana, alla medicina del lavoro, all'ergotecnica. E, d'altro canto, il concetto di ergonomia non è sconosciuto in Italia, se si rammenta che fin dagli albori di questo secolo autorevoli studiosi (Soriga, Borazzi, Olivetti, Gemelli) in contrasto alle teorie tayloriane proponevano che si parlasse di organizzazione « umana », più che scientifica, del lavoro; dovendosi badare non tanto all'incremento della produzione in termini reali quanto ad un'opportuna trasformazione della situazione lavorativa, in modo tale da eliminare ogni causa di danno — e possibilmente di disagio — all'artefice primo del processo produttivo. E' il principio-base, il fondamento dell'azione ergonomica: l'uomo è posto al centro di ogni attenzione, è il punto di mira di ogni indagine ed analisi, il fulcro di tutto il sistema. Occorre adattare ad esso l'ambiente di lavoro, gli arnesi e le macchine, la stessa struttura aziendale; in una

parola, realizzare la fabbrica a misura d'uomo.

Qui entra in gioco, in tutta la sua autorevolezza, la scienza ergonomica: che si estrinseca in una politica d'intervento sia nella progettazione degli ambienti ed impianti, sia nella gestione dei medesimi; e che non trascura, pure, la proposta di nuove forme di organizzazione industriale con l'apporto prezioso — come vedremo — degli stessi lavoratori. Ciò allo scopo, dichiarato, di assicurare a questi ultimi condizioni più favorevoli, con benefiche ripercussioni sull'intero apparato produttivo. Intervento, abbiamo detto, nella progettazione: sarà utile chiarire le possibilità ed i limiti della componente ergonomica in tale fase. Ogni processo di costruzione implica la partecipazione di alcune entità fondamentali: il committente, pubblico o privato, che decide d'intraprendere e che finanzia l'operazione; il fornitore del servizio, cioè l'operaio alla macchina o l'impiegato dietro la scrivania; il progettista, la collettività che, per sua difesa, stabilisce vincoli con appropriate leggi, regolamenti, piani di zona, ecc. E' inevitabile che tra questi partecipanti si creino situazioni di conflitto: di mentalità o di interesse o, magari, di entrambi. Ora, una saggia progettazione ergonomica saprà trovare un giusto equilibrio tra le opposte richieste ottenendo, con efficace azione di sintesi, un risultato finale accettabile in termini umani, tecnici, funzionali, di tempi e di costi. Se si pensa ai molti miliardi inutilmente spesi per cattive progettazioni, soluzioni sbagliate che richiedono successive modifiche e correzioni, si comprenderà l'esatta importanza dell'intervento ergonomico. Il quale, nella fase di gestione, dovrà invece fissare una diversa prospettiva; considerare la fabbrica non come fatto statico ma come fatto dinamico. Vale a dire la fabbrica in funzione, il lavoro nella fabbrica. Abbiamo parlato, inoltre, d'intervento nella organizzazione del lavoro. Esso si traduce in quelle trasformazioni atte a favorire una cosciente partecipazione dei lavoratori alla vicenda produttiva; e si propone, in pari tempo, di ridurre la frequenza e la gravità degli infortuni, le malattie professionali e le invalidità per cause di servizio, i disagi fisici e psichici. In questo campo della patologia da lavoro l'Italia registra, purtroppo, un triste primato. Superfluo riferire dati statistici: essi non farebbero che accrescere il rammarico per una situazione che subisce peggioramenti di anno in anno.

Abbiamo accennato alla partecipazione dei lavoratori all'attività ergonomica. Questa, infatti, sarebbe sterile e precaria senza il fattivo contributo di chi, operando nella azienda, può normalmente disporre di un bagaglio di conoscenze che soltanto la pratica è in grado di dare. Occorre aprire con costoro un franco dialogo, assicurarsi la loro efficiente cooperazione affinché le possedute cognizioni trovino utile attuazione. Sono i lavoratori stessi che manifestano la volontà d'inserirsi, con il loro patrimonio d'esperienza, nei programmi, nelle decisioni, nella vita produttiva della azienda. Sono essi che intendono partecipare attivamente alla concezione e sistemazione del posto di lavoro, con una scelta dettata da principi e metodi ergonomici. Sarà compito dell'ergonomo introdurre e coordinare la partecipazione dei lavoratori, permettendo loro di seguire con competenza gli interventi di modifica. Egli appare, così, non più come un semplice consigliere della direzione dell'impresa o come lo esperto che consulta rispettivamente i tecnici e le organizzazioni operaie; egli diventa il formatore di tutti coloro che intervengono ed incidono nel meccanismo produttivo e che devono profondamente riflettere sulle scambievoli relazioni esistenti tra l'uomo e il lavoro, per poi agire in logica conseguenza. Alla luce delle precedenti considerazioni ci si chiederà quali siano le attuali condizioni di sviluppo dell'ergonomia, sia in termini di ricerca che di applicazione. Alla domanda non può rispondersi in modo uniforme. All'estero la situazione è decisamente più ottimistica: in Svezia, ad esempio, l'ergonomia ha riscosso notevole successo presso l'industria sin dal 1940; ed anche in altri Stati europei si è costantemente mirato ad attuare illuminate riforme di natura ergonomica, talora con l'aiuto d'una provvida legislazione (come è avvenuto in Germania). Per non parlare di alcuni organismi a livello internazionale (la Nordic Ergonomics Society) che raggruppano specialisti per i quali l'ergonomia costituisce una professione, inclusa ufficialmente nelle industrie ed apprezzata dagli imprenditori e dai sindacati. In Italia non esistono organizzazioni del genere, e l'ergonomo come professionista nel quadro aziendale è ancora pressoché sconosciuto. Notizie sull'ergonomia sono date solo in alcune scuole di specializzazione in medicina del lavoro e, più dettagliatamente, nei corsi istituiti a Milano dalla Società Italiana di Ergonomia, unica in campo nazionale ad affrontare un argomento di così vivo interesse.

Quali le conclusioni del nostro discorso? Poche ma essenziali. In una era e in un mondo contrassegnati dal determinante apporto industriale, la problematica inerente i rapporti dell'uomo con l'ambiente di lavoro non può essere ulteriormente trascurata; e neppure sottovalutata. E' tempo di riscattare le passate manchevolezze: anche perché, a conti fatti, la questione investe, nella sola Europa, oltre cento milioni di lavoratori. E se è vero che l'ambiente condiziona l'individuo, è altrettanto vero che l'ambiente è opera dell'uomo: come un abito che egli può, e deve confezionarsi a misura. Occorre, allora, progettare secondo le indicazioni suggerite — sulla base di personali qualificanti esperienze — dagli stessi destinatari degli impianti o complessi industriali; organizzare il lavoro in funzione d'una puntuale realizzazione della dignità dell'uomo consona allo sviluppo della sua personalità. E a questo aiuta l'ergonomia: non astratta speculazione idealistica, ma possibile realizzazione concreta. Non improbabile visione utopistica, ma esaltante trionfo dello spirito sulla materia.

(da "Esso Rivista")

IL PROBLEMA VISTO DAI SINDACATI

Perfezionare e rendere più incisive ricerca tecnica e iniziativa pratica

(intervista a cura di Mario CASACCI)

IL SINDACATO è da sempre inserito — ma oggi diremmo con prospettive di contributi più impegnati — nella lotta contro l'infortunio.
E pertanto, nell'intento di offrire il quadro più ampio possibile delle valutazioni della situazione attuale nel settore della Sicurezza, ci siamo incontrati con i rappresentanti sindacali in seno al Comitato Centrale per l'Antinfortunistica: Andreucci del SAUFI, Carrea dello SFI, Fasulo del SIUF.
Tre personaggi con una spiccata « personalità del ruolo » ed ovviamente con la « carica polemica » del ruolo. Diremmo che, al di là di certe rigide impostazioni forse troppo unilaterali, hanno svolto un esame critico e accennato a nuove linee programmatiche che meritano il migliore interesse.
Ed ecco l'intervista:

V.d.R. - Qual è il vostro giudizio attuale sul problema della Sicurezza nell'Azienda?

CARREA - La dimensione del fenomeno infortunistico delle F.S. è senza dubbio allarmante e, quel che è peggio, tende ad aggravarsi di anno in anno. Guardiamo ai dati. Nel 1972 si sono avuti 18.861 casi di infortunio con 408.948 giornate di incapacità al lavoro; gli infortuni mortali sono stati 20 (9 lavori, 6 movimento, 3 trazione, 2 IE); nel 1973 gli infortuni sono saliti a 22.065 con 447.927 giornate di incapacità al lavoro e quelli mortali a 35 (12 movimento, 12 lavori, 8 IE, 3 trazione).
I dati del 1974 non sono ancora disponibili.
In sostanza si può parlare di una vera e propria guerra con i suoi morti e i suoi feriti; con una differenza: che le vittime sono sempre da una parte sola, quella dei lavoratori.

V.d.R. - Che cosa hanno fatto e cosa intendono fare i Sindacati per superare questa difficile situazione?

ANDREUCCI - I Sindacati, e non da oggi, hanno compreso nell'arco della propria azione rivendicativa il risanamento degli ambienti di lavoro con specifico riferimento alla tutela preventiva della salute e della integrità psicofisica dei lavoratori delle ferrovie.
In termini più precisi, l'obiettivo del Sindacato è quello di realizzare un ambiente e una condizione di lavoro che limiti e gradualmente annulli il rischio di infortunio o di deterioramento della salute per cause di lavoro.
Si tratta certamente di un obiettivo ambizioso ma non utopistico, sorretto da un solido corredo scientifico, fondato sui più recenti studi ergonomici che hanno fatto giustizia di teorie quali la predisposizione individuale all'infortunio e altre consimili, per individuare nell'ambiente di lavoro e sociale in cui è inserito l'individuo la causa prima dell'infortunio sul lavoro.

FASULO - (completando la risposta di Andreucci) Su questa strada, al di là delle affermazioni di circostanza quando si affronta il problema in seminari di studio, purtroppo la nostra azienda mostra di non marciare con la dovuta speditezza e convinzione.

Basta la semplice lettura dei verbali dei comitati di sicurezza operanti negli impianti della rete F.S. per trovare conferma: le cause dell'infortunio vengono quasi sempre definite secondo le formule stereotipate dell'eccesso di zelo, della disattenzione o della cattiva utilizzazione delle attrezzature.

V.d.R. - Fin dal 1973 anche voi fate parte del C.C.A. Sarebbe la sede più idonea per portare avanti questi vostri programmi.

ANDREUCCI - Il Comitato Centrale per l'Antinfortunistica, istituito a seguito degli accordi tra sindacati e ministero del 1973, a parte le naturali difficoltà di avvio, deve ancora conquistarsi la necessaria autonomia decisionale e di intervento per poter svolgere un ruolo efficace in direzione di una politica organica di prevenzione dell'infortunio.

V.d.R. - Le quindicine della Sicurezza possono portare un contributo al miglioramento della situazione generale in tema di Sicurezza?

CARREA - A nostro avviso, la campagna di propaganda antinfortunistica che si svolge ogni tre anni nell'ambito delle Ferrovie dell'Europa occidentale sotto l'egidia dell'UIC, resta l'iniziativa più appariscente e impegnativa dell'Azienda F.S.
E' veramente troppo poco, perché si tratta in sostanza di una iniziativa essenzialmente propagandistica che — non integrata, com'è oggi, in una azione omogenea e costante nel settore antinfortunistico — a noi sembra inadeguata rispetto alla coscienza media che sul problema hanno maturato i lavoratori.
In sostanza, noi approviamo le quindicine della Sicurezza; ma solo a condizione che non restino un fatto isolato e retorico, ma costituiscano un momento di riflessione, di approfondimento, di confronto nel contesto di un discorso condotto e maturato giorno per giorno nella nostra Azienda come nelle altre ferrovie dell'Europa.

V.d.R. - Da parte vostra ritenete di aver operato finora nei modi e nella direzione giusta?

ANDREUCCI - Non vogliamo essere soltanto critici nei confronti dell'Azienda. Siamo consapevoli che anche a noi compete la nostra parte di responsabilità, se non altro per non aver affrontato fino ad oggi con il dovuto impegno quantitativo e qualitativo il problema, per non aver svolto la necessaria opera di sensibilizzazione nei confronti dei lavoratori e di pressione verso l'Azienda affinché le cose cambiassero.
Quel che è certo è che ora occorre superare da ambo le parti ritardi e carenze di impostazione essendo inaccettabile sia sotto il profilo umano che economico, continuare a pagare un tributo tanto alto in termini di infortuni sul lavoro.

V.d.R. - E in concreto qual è al momento il vostro obiettivo?

FASULO - Vogliamo avviare una inversione di tendenza nella politica antinfortunistica nella nostra Azienda, innanzitutto con la creazione di un organico fisso di tecnici della materia da utilizzare a tempo pieno e ai vari livelli, centrali e periferici.
Chiediamo poi che al comitato centrale sia riservata una più ampia autonomia, oltre che nella definizione delle linee di politica antinfortunistica, anche in materia di vestiario e mezzi protettivi da adattarsi sulla scorta di indagini basate sull'esperienza diretta dei soggetti che debbono avvalersene.
Riteniamo poi necessario impartire una più puntuale e pertinente istruzione professionale antinfortunistica ai nuovi assunti, specie se addetti all'esercizio, tenuto conto che in occasione del primo impatto con la produzione più frequenti sono i casi di infortunio.
Bisogna poi prevedere corsi di aggiornamento periodici, articolati a seconda dell'andamento statistico del fenomeno infortunistico nei vari servizi e nei diversi tipi di lavorazione.

ANDREUCCI - (completando la risposta di Fasulo) Il Comitato della Sicurezza deve svolgere ogni sforzo affinché venga a crearsi una mentalità antifortunistica. Praticamente non è sufficiente mettere l'operaio davanti alle sue responsabilità, occorre che nel Comitato venga studiata una maggiore partecipazione a questa opera didattica che valga, appunto, a creare una vera e propria convinzione antinfortunistica.

CARREA - (a conclusione delle proposte dei colleghi) Ci rendiamo naturalmente conto che anche queste sono proposte riduttive rispetto all'ampiezza della questione, ma tali comunque, se accolte, da dare il segno di una predisposizione nuova e più moderna verso il problema.
In ogni caso vogliamo cogliere l'occasione che cortesemente ci offre « Voci della Rotaia » per ribadire che, come Sindacati, siamo intenzionati a perfezionare e rendere più incisiva la ricerca teorica e l'iniziativa pratica per realizzare all'interno delle F.S. migliori e più ampi margini di sicurezza del lavoro.

INDUMENTI E MEZZI PERSONALI DI PROTEZIONE

NEGLI ULTIMI dieci anni è stato affrontato con particolare impegno anche dalla nostra Azienda il problema della sicurezza sul lavoro sotto i vari aspetti: statistici per una più approfondita conoscenza del fenomeno; organizzativi per la razionalizzazione delle varie attività preventive (Comitati di Sicurezza, Addetti alla Sicurezza); del miglioramento degli ambienti e dei posti di lavoro; della adozione di attrezzature più moderne e funzionali; della istruzione del personale; della propaganda.
Tuttavia, per quanto — come si auspica — si possano potenziare e perfezionare queste attività, il lavoro comporterà sempre un certo residuo rischio per la incolumità del lavoratore che dovrà sempre contare su un ultimo adeguato scudo individuale: **il mezzo e l'indumento protettivo.** Ad esempio, pur isolando per quanto possibile le sorgenti di rumore, per un certo numero di operatori sarà sempre necessario l'uso delle cuffie protettive (per la prova e la registrazione dei motori rumorosi, la battitura di lamiere, l'uso del martello pneumatico e simili); oppure, pur adottando schermi sulle mole o altre macchine utensili, in molti casi sarà necessario anche l'uso degli occhiali per proteggere l'operatore dalla proiezione di corpuscoli percorrenti traiettorie ricurve.
Per una sufficiente sicurezza nelle attività di lavoro si rende quindi necessaria l'utilizzazione di una vasta gamma di mezzi e indumenti protettivi le cui caratteristiche dovranno essere accuratamente determinate in relazione alle specifiche operazioni di lavoro.
Particolare importanza dovrà essere data agli indumenti da lavoro (essi purtroppo vengono ancora trattati presso la nostra Azienda nel Regolamento per il Vestiario Uniforme con gli stessi criteri delle « divise di rappresentanza ») in quanto essi stessi costituiscono nei lavori d'officina o di linea il primo essenziale elemento individuale di protezione sia dagli infortuni veri e propri (escoriazioni, piccoli tagli, ustioni, ecc.) sia dalla sporcizia che spesse volte costituisce una insidia pericolosa per infezioni o irritazioni cutanee.
I più importanti indumenti da lavoro attualmente disponibili sono i seguenti:
— **indumento normale da lavoro in tela turchina.** Esso per alcune lavorazioni è previsto in un pezzo unico: tuta; per altre lavorazioni è previsto in due pezzi: giubba e calzoni. Attualmente sono comunque in corso le pratiche per l'unificazione e l'ammodernamento del tipo di indumento in questione sia per quanto riguarda la foggia (in due pezzi con caratteristiche antinfortunistiche) e il tessuto (avente una maggiore flessibilità e leggerezza dell'attuale permettendo anche una maggiore traspirazione;
— **indumento antiustione** per saldatori, fucinatori e simili. In tessuto di cotone trattato con un procedimento particolare atto a renderlo non infiammabile (ignifugazione), l'indumento, confezionato in due pezzi (giubba e calzoni), non dà luogo a lagnanze o inconvenienti di molta rilevanza salvo la graduale perdita, dopo molti lavaggi, delle qualità ignifughe. Sono in corso ricerche per tipi di tessuto con caratteristiche più stabili nel tempo;
— **indumento antiacido** per addetti ai bagni galvanici ed altri operatori esposti a contatto con sostanze chimiche corrosive. E' costituito normalmente da giubba e calzoni, per i servizi di disinfestazione è completato da un copricapo con falda posteriore. Il tessuto, leggero e flessibile, non si deteriora a contatto delle normali sostanze corrosive usate in officina, ha un certo grado di idrorepellenza ma non è impermeabile poiché deve garantire una sufficiente traspirazione per usi continuativi. Per una più accurata protezione dell'operatore dagli spruzzi corrosivi è necessario l'uso di ulteriori protezioni impermeabili;
— **calzature da lavoro per verificatori, manovratori ed altri agenti operanti lungo la linea e sui piazzali.** Sono confezionate con pellame anfibio resistente alle piogge; ogni calzatura è provvista di elastici laterali per consentire in caso di necessità lo sfilamento immediato del piede e allo stesso tempo per conferire una certa elasticità in corrispondenza del gambaletto. Le suole, di tipo antisdrucciolevole, sono attualmente in via di sostituzione con altre aventi caratteristiche migliorate sia per quanto riguarda il materiale che per la forma (con cuciture incassate);
— **abito impermeabile** da lavoro per operazioni da effettuarsi all'aperto. Consiste in pantaloni, giacca e cappuccio realizzati con tela impermeabile e molto resistente. Sono in corso ricerche di mercato ed esperimenti per rendere tale abito più leggero e flessibile.
Auspichiamo che tali oggetti essenzialmente protettivi vengano al più presto considerati nell'apposito catalogo insieme agli altri previsti per la sicurezza individuale dei lavoratori.

MEZZI PERSONALI DI PROTEZIONE

Casco dielettrico e protettivo da cadute di gravi

Viene usato principalmente dai manutentori delle linee elettriche nonché da personale addetto alla riparazione di gru od altre apparecchiature situate a notevole altezza. E' costituito da una calotta molto resistente agli urti e da una bardatura che, oltre ad « assorbire » parte di eventuale energia d'urto, serve a costituire un morbido appoggio del casco sulla testa.

Casco di tipo leggero

Viene usato prevalentemente in operazioni da effettuarsi in luoghi angusti con pericolo d'urto contro parti sovrastanti. Per quanto pesi solo 240 grammi è provvisto di una calotta abbastanza resistente agli urti (kg/cmq 016) e con caratteristiche dielettriche. Ha una bardatura in plastica regolabile dietro la nuca e può essere provvisto di elastico sottogola. La leggerezza e semplicità del casco nonché il suo colore giallo segnaletico dovrebbero fare in modo che esso venga usato costantemente da quasi tutti gli operatori di officina.

Occhiali a stanghetta per lavori d'officina

Sono disponibili in diverse misure in modo da ottenere il giusto adattamento alle varie dimensioni facciali. Sia le lenti neutre in colori, costituite da vetro di sicurezza, che le montature rappresentano quanto di meglio si possa reperire sul mercato nazionale ed estero. I ripari laterali in fitta rete metallica assicurano una protezione quasi completa intorno al profilo del viso anche da eventuali corpuscoli provenienti lateralmente. Per ottenerne il razionale mantenimento, insieme agli occhiali, è stato assegnato un apposito astuccio contenente anche una pezzuola detergente.

1

2

3

Guanti in pelle per lavori generici (1)

Sono quelli maggiormente usati e che hanno incontrato un forte gradimento del personale. Consentono l'esecuzione di una vasta gamma di lavori proteggendo da infortuni e da sporcizia. Hanno il palmo in pelle fiore, il dorso e la manichetta in pelle crosta. Lo spessore, di circa 1,3 mm., è tale da consentire una notevole libertà di movimento pur offrendo sufficiente protezione e durata. Sono disponibili in tre diverse taglie. E' da evitare il loro uso a contatto di pezzi bagnati o notevolmente untuosi; in tali circostanze sono preferibili i guanti in plastica.

Guanti in plastica in polivinilcloruro (2)

Costituiti da una fodera interna in tessuto di cotone rivestita esternamente di mescola a base di P.V.C. Il loro uso è da preferirsi ai guanti in pelle solo a contatto di sostanze liquide, untuose o grasse. Specialmente nei mesi estivi devono essere osservate alcune norme igieniche per evitare che l'umidità dovuta alla essudorazione dia luogo a fermentazioni nella fodera di cotone. In particolare a fine turno di lavoro, le manichette dovranno essere rivoltate e il guanto dovrà essere deposto in luogo aerato con l'apertura rivolta in alto in modo da facilitare il prosciugamento interno. I guanti in questione vengono forniti in due taglie diverse. Per ciascuna taglia è inoltre prevista la lunghezza di 30 cm. per lavori di manipolazione e lunghezza 35-40 cm. per lavori con immersioni.

Guanti per saldatori (3)

Poiché servono semplicemente per l'uso del cannello ossicetilenico e della pinza da elettrodi, sono stati previsti col solo dito pollice, indice e le altre tre dita in un solo pezzo. Ciò per evitare il maggior numero di cuciture esposte a scorie incandescenti. Si stanno comunque facendo ricerche di mercato per l'eventuale adozione di guanti in materiali che, rispetto alla pelle, presentino migliori caratteristiche di flessibilità e di isolamento termico. I guanti per saldatori vengono forniti in tre taglie diverse.

Guanti leggeri antiacido in neoprene

Di forma anatomica del tipo « casalingo » sono adatti per lavori non grossolani a contatto di sostanze liquide anche se corrosive (lavori di verniciatura, bagni galvanici, pulizia servizi igienici, ecc.). Il loro uso deve essere evitato nel modo più assoluto in prossimità di pezzi scabrosi o taglienti. Sono forniti in cinque diverse misure.

Cintura da guardafilo

E' costituita da un cinturone con fibbia da applicarsi alla vita

del piede, sono costretti ad una notevole deambulazione. Le scarpe sono provviste di suole in materiale altamente antisdrucciolevole e con una estesa superficie di appoggio. Sono state provviste anche di una sottilissima lamina di acciaio inossidabile e di un piccolo puntale metallico antischiacciamento.

Bretelle segnaletiche

Sono utilizzate in via sperimentale dal personale addetto alla segnalazione dell'arrivo dei treni alle squadre di manutenzione della linea. Esse sono costituite da una fascia rifrangente avvistabile di notte e di fasce tinteggiate in giallo per l'avvistamento di giorno.

Cuffia antirumore

Provvista di un archetto elastico regolabile e di due auricolari montati su snodi sferici, può essere sistemata nella posizione

GLI UOMINI DELLA ROTAIA

UESTO E' UN GRANDE IMPIANTO:
RENI, SEGNALI, MANOVRE...

E' BENE FARSI NOTARE E OGNI
ACCORGIMENTO PUO' ESSERE UTILE.

SULLA NEVE QUESTO E' ANCORA PIU'
IMPORTANTE E FORSE PIU' DIFFICILE.

A MODA HA ORA CREATO UN NUOVO
ROBLEMA: I CAPELLI LUNGHI.

ED ALLORA OCCHIALI E... RETINA.

PER I RUMORI C'E' IL PARAORECCHI:
E' SCOMODO, MA UTILE.

VIETATO SALIRE E SCENDERE
LLE VETTURE IN MOTO:
QUESTO VALE PER I VIAGGIATORI...

QUALCUNO USA DELLE SCARPE
APPOSITAMENTE FABBRICATE:
QUALI SARANNO LE MIGLIORI?

SALDARE LE ROTAIE FA SPETTACOLO:
MA E' UN LAVORO DIFFICILE E PERICOLOSO.

A TU PER TU COL PERICOLO

QUANDO SI LAVORA LUNGO LA LINEA NON BASTA FARSI VEDERE, BISOGNA ANCHE VEDERE...

IN OFFICINA PERICOLI E PROBLEMI SONO DIVERSI: PER LE SCINTILLE CI SONO GLI OCCHIALI...

...QUANDO SI RISCHIA DI BATTERE IL CAPO C'E' L'ELMETTO.

I GUANTI MERITANO UN DISCORSO A PARTE: AL MANOVRATORE SONO INDISPENSABILI.

PER I COLLEGHI DEGLI IMPIANTI ELETTRICI: GUANTI DI ALTRO TIPO E IN PIU' ELMETTO E CINTURA.

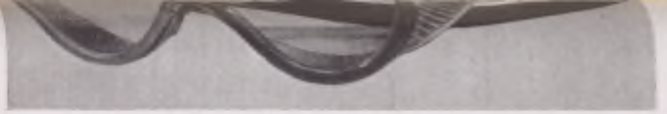
PER IL LORO LAVORO OCCORRE AGILITA' MA ANCHE OGNI PROTEZIONE.

IN OFFICINA, SEDUTI AL BANCO, LA SALDATURA SEMBRA UN GIOCO DA RAGAZZI... E INVECE ANCHE QUI OCCORRE PROTEGGERSI.

NON E' UN MARZIANO! E' UN NOSTRO OPERAIO CHE PRENDE CURA DELLA SUA SICUREZZA!

UIC

NON DIMENTICHIAMO DI PROTEGGERCI: LA V CAMPAGNA DELLA SICUREZZA HA APPUNTO COME TEMA PRINCIPALE L'USO DEI MEZZI INDIVIDUALI DI PROTEZIONE.



Occhiali panoramici

Sono disponibili in due diversi tipi. Ambedue possono essere usati sopra gli occhiali personali correttivi della vista, la loro lente unica e incolore è in plastica flessibile alloggiata in una montatura tenuta aderente al viso mediante un nastro di elastico applicabile dietro la nuca. Un tipo ha la montatura provvista di tanti forellini per una sensibile aerazione, l'altro tipo (adatto per la protezione da polveri e spruzzi di liquidi) ha la montatura con aerazione « schermata ». I suddetti occhiali, pur offrendo una protezione maggiore di quelli a stanghetta, comportano però l'inconveniente di un più facile appannamento delle lenti. Per ovviare a tale inconveniente, sono stati resi disponibili nei vari reparti di officina appositi armadietti a parete con cartine detergenti e liquido antiappannamento che possono essere utilizzati anche per tutti gli altri mezzi protettivi della vista.

Occhiali per saldatori ossiacetilenici

Sono provvisti di due vetri colorati (disponibili in quattro diverse tonalità adatte alle saldature di varia entità) installati su un dispositivo ribaltabile previsto per consentire l'uso dei soli vetri incolori durante operazioni di controllo o di eventuale martellinatura. Il tipo di occhiali è a coppe di alluminio perforato e consente, con la completa aderenza al viso, una protezione sicura degli occhi. Per coloro che non possono usare gli occhiali per saldatura ossiacetilenica poiché provvisti di propri occhiali correttivi, viene reso disponibile un apposito copriocchiali ribaltabile molto leggero con ripari laterali, sul quale si possono montare le lenti colorate di diversa tonalità. Per detto tipo di copriocchiali sono disponibili anche lenti incolori indicate per altri tipi di lavorazioni dove gli occhiali panoramici andrebbero soggetti a troppo rapido appannamento.

Maschere per saldatura elettrica

Sono di due tipi: una, più frequentemente usata, da impugnarsi a mano, è provvista di una finestrella con vetro colorato e di una seconda finestrella con vetro incolore per la martellinatura; l'altro tipo, da usarsi solo quando occorrono ambedue le mani libere, è ribaltabile da applicare sulla testa. I vetri per ambedue i tipi di maschere sono previsti in quattro diverse tonalità e hanno dimensioni unificate. E' da raccomandare la sostituzione dei vetri allorquando sono molto perlinati o anche parzialmente rotti.

Una corda di nylon provvista di moschettoni viene applicata ai ganci del cinturone situati in corrispondenza dei fianchi dell'operatore stesso. La cintura da guardafilo è da considerarsi comunque più come un mezzo di lavoro che come un mezzo per la sicurezza (in tal caso interverrebbe solo come un estremo rimedio). Ciò è da tenere presente al momento dell'aggancio della fune (limitandone quanto più possibile il tratto) in quanto, in caso di caduta, si provocherebbero pericolose sollecitazioni concentrate sulla parte mediana del corpo.

Cintura anticaduta a bretelle

Prescritta appositamente come mezzo di sicurezza per lavori da effettuarsi ad altezze pericolose (lavori sugli imperiali dei rotabili, su gru a ponte o in circostanze analoghe). L'aggiunta delle bretelle alla cintura in vita consente una maggiore ripartizione delle sollecitazioni sul corpo in caso di caduta. E' da raccomandare comunque che lo aggancio della cintura, mediante l'apposita fune di nylon della lunghezza massima di m. 1,50, venga realizzato in modo da evitare cadute con dislivelli superiori a m. 0,70.

Scarpe con puntale d'acciaio a sfilamento rapido

Confezionate con criteri di notevole robustezza, sono particolarmente adatte per lavori di smontaggio e montaggio, scarico e carico materiali e operazioni simili. Posseggono, oltre al puntale di acciaio e alla lamina metallica antiperforazione, un semplice dispositivo per lo sfilamento del piede in caso di necessità. Esse sono risultate complessivamente rispondenti per quanto riguarda la protezione e la durata. Sotto l'aspetto del conforto, sono pervenute molte segnalazioni allo scopo di renderle più gradite al personale. Per quanto si sia convinti che non sempre si possano completamente conciliare le esigenze protettive con quelle del conforto (soprattutto per i mesi caldi) sono tuttavia in corso esperimenti e ricerche per ottenere il miglioramento di anche questo tipo di calzatura (alleggerimento della suola, aggiunta di una sottile fodera rivoltata sul bordo del gambaletto, ecc.).

Calzature di sicurezza leggere antisdrucciolevoli

Di modello sportivo tipo « pallacanestro », vengono utilizzate prevalentemente per lavori sugli imperiali dei rotabili, gru a ponte, ponteggi ad altezze pericolose e da coloro che, esposti a rischi di scivolamento, perforazione o schiacciamento

quindi una efficace attenuazione (da circa 15 Decibel a 250 Hz a oltre 40 Decibel a 4000 Hz). Attenuando in modo limitato i rumori a bassa frequenza, lascia percepire la voce parlata. Consente l'uso dell'elmetto protettivo.

Ovatta antirumore

Costituisce un mezzo molto pratico e poco fastidioso, attenua i rumori ambientali di circa 20 Decibel. E' indicata per esposizioni molto prolungate a sorgenti rumorose ma non eccessivamente. Per esposizioni a rumori eccessivi è da preferire senz'altro la cuffia antirumore.

Maschera respiratoria e facciale completo

Provvista di finestra unica ad ampia visuale e munita di dispositivo antiappannante a circolazione d'aria, rappresenta quanto di più moderno si possa reperire sul mercato. Vi si possono applicare filtri da scegliere in relazione alle varie sostanze dalle quali è necessario proteggersi.

Mascherina per polveri comuni

Costituita semplicemente da una piastrina di alluminio perforata applicabile al viso mediante un sottile elastico. Il filtraggio della polvere è affidato ad una falda di ovatta e garza facilmente ricambiabile. L'uso di tale semplice mezzo deve essere però limitato per le sole polveri comuni.

Semimaschera per polveri tossiche e silicee e per verniciatura a spruzzo

E' costituita da un piccolo facciale al quale si possono applicare mediante incastro diversi tipi di filtri in relazione alle sostanze per le quali si deve effettuare la protezione. Anche per questa scelta è necessaria la accurata consultazione di apposite istruzioni.

E' da sottolineare che l'uso degli indumenti e dei mezzi protettivi deve considerarsi **indispensabile** quanto quello degli attrezzi di lavoro; quindi si rende necessario che per essi sia prevista a livello aziendale oltre che una adeguata assegnazione anche la loro manutenzione, bonifica (compreso il lavaggio degli indumenti) e conservazione. Secondo gli stessi criteri è necessario che, quando un indumento o un mezzo protettivo si rende fuori uso, per esso venga effettuato **l'immediato ricambio** (ovviamente con le dovute registrazioni e controlli).

Carlo TAMPUCCI

CHE DICONO QUELLI DELLA "PRIMA LINEA"

(Servizi a cura di Roberto Fusco, Vito Meterangelo, Aldo Sensi, Vittorino Sermarini)

Il tema di fondo della Campagna di quest'anno, quello riguardante i mezzi individuali di protezione, è senz'altro tra i più importanti di tutta la problematica dell'infortunistica. A parte gli incidenti di particolare gravità, il cui numero ci auguriamo di dover registrare sempre in minor misura, la maggior parte degli infortuni, infatti, deriva proprio dal mancato o non appropriato uso di tali mezzi.
L'Azienda F.S. in tale campo si è impegnata in maniera notevole, anche se ancora molto resta da fare.
Intanto i mezzi posti a disposizione del personale sono numerosi e molti altri sono in fase di sperimentazione. Ma questi mezzi, attualmente, sono usati, sono considerati veramente utili ed efficaci da coloro che proprio con essi dovrebbero proteggersi durante il lavoro?
In un campo così delicato lasciarsi andare ad ipotesi e supposizioni sarebbe la cosa peggiore, se non la più pericolosa. Abbiamo invece ritenuto indispensabile svolgere una inchiesta a largo raggio per sentire direttamente dalla viva voce degli interessati pareri, critiche e suggerimenti su questo argomento.
La situazione, almeno rispetto ad alcuni anni fa, ci è sembrata notevolmente migliorata. La constatazione più rilevante è che, anche se con una certa lentezza, il personale va acquisendo una maggiore coscienza antinfortunistica. E' questa la strada da percorrere: tuttavia vi sono ancora troppe riserve, troppe resistenze, soprattutto di carattere psicologico. Questi ostacoli possono essere superati con il dialogo, con la discussione, con lo scambio continuo di esperienze. I servizi che vi presentiamo vogliono anche essere il contributo di « Voci » alla soluzione di questi problemi.

In Sardegna

GLI ADDETTI alla sicurezza dell'Ufficio Movimento di Cagliari erano appena tornati da Roma ove avevano preso parte con noi alla conferenza preparatoria alla 5ª Campagna Internazionale della Sicurezza. Quest'anno i temi proposti e da dibattere nella quindicina sono due: l'uso dei mezzi di protezione individuali e la necessità di lottare « insieme contro gli infortuni ».

Questo secondo punto che, pure, ci aveva trovato tutti concordi, sembrava destare le maggiori perplessità nel momento in cui ci accingevamo ad ascoltare i colleghi della stazione di Chilivani e di Cagliari per un dibattito sulla sicurezza. Secondo le norme che regolano il funzionamento dei Comitati, ad ogni infortunio si dovrebbero riunire attorno ad un tavolo i responsabili di determinati settori di lavoro e discutere insieme sulle cause immediate e remote dello sfortunato incidente; si dovrebbe esaminare, magari spostandosi sul luogo dello evento, la dinamica del fatto e trarre ogni utile ammaestramento. E invece, sul rapporto redatto nel modulo A.4.20 che dovrebbe costituire il punto di partenza della riunione, qui in Sardegna, spesso si scrive che l'infortunio è stato determinato da « cause umane ». Così a prima vista può sembrare che i mezzi di protezione individuali e collettivi, che l'organizzazione del posto di lavoro siano perfetti e che ogni errore sia da addebitare all'uomo.

— Il fatto è, dice il sig. Bacconi, Capo Personale Viaggiante a Cagliari, che fino a qualche tempo addietro la compilazione di quel modulo era considerata una inutile formalità, un irritante adempimento burocratico destinato a restare senza seguito. D'altra parte, ammettendo che un certo infortunio avesse avuto come causa principale una certa situazione ambientale, che cosa sarebbe cambiato anche a scriverlo sull'A.4.20?.

Il sig. Pagano, rappresentante sindacale in seno al Comitato a Cagliari, precisa infatti:

— Si sarebbe dovuto riunire il Comitato al completo e discutere. Ma quando dovrebbe aver luogo questa riunione? Durante il turno di servizio? Nelle ore libere? Perdere altro tempo e poi dare inizio ad una lunga trafila burocratica per tentare di trovare una certa sistemazione di ambiente... Ed allora è meglio scrivere « cause umane ».

— Ciò non significa che il problema non sia sentito, precisa il sig. Bacconi, anzi, da qualche tempo abbiamo iniziato, tutti d'accordo, una intensa campagna volta a sensibilizzare il personale e quel « cause umane » sta scomparendo dai nostri rapporti, almeno nei casi in cui effettivamente esse non sussistano. La recente visita dei componenti il Comitato Centrale della sicurezza è stata particolarmente utile per le informazioni, i chiarimenti forniti. La indisponibilità, o anche la impossibilità di partecipare insieme alle riunioni in cui si discuta di sicurezza, viene sottolineata dal sig. Medda, Capo Stazione, rappresentante sindacale nel comitato della stazione di Cagliari:

— Bisognerebbe trovare il modo di rendere libero il personale del comitato, evitando che le riunioni abbiano luogo nelle ore libere dal servizio.

Il discorso sul tema della campagna della sicurezza per la parte che riguarda il « lottare insieme », continua a Chilivani. Lo affrontiamo con il titolare dell'Impianto, il sig. Manca, passeggiando lentamente lungo il piazzale:

— Qui è diverso dall'officina, gli avvertimenti, i manifesti che mettono in guardia contro l'infortunio non possono essere certamente appesi da nessuna parte su un piazzale di stazione. La nostra opera, quella di sensibilizzazione del personale, è quindi resa più difficile. Da qualche tempo a questa parte il famoso mod. A.4.20 viene compilato con maggiore aderenza alla realtà e, successivamente, se ne discute, ci si reca sul luogo dell'incidente. Ma, ripeto, tutto viene reso più difficile dal genere di lavoro che svolgiamo e dal poco tempo a disposizione, tenendo presente che la maggior parte dei dipendenti dell'Impianto risiede in località diverse.

Il discorso sull'infortunistica non si ferma qui: vengono esaminati i vari aspetti, vengono fatti dei paragoni. Ad esempio, in molte stazioni della Rete si ha un continuo avvicendarsi di personale; abbiamo così squadre di manovratori composte di un « anziano » e di tanti giovani sempre pronti a riprendere i bagagli e partire. Qui in Sardegna il problema non si pone: il sardo, dopo un certo periodo trascorso in Compartimenti del nord, quando riesce a tornare si stabilisce definitivamente nella sua terra di origine. Tuttavia il sig. Bacconi ha una sua idea ben precisa, almeno per quanto riguarda il servizio svolto dall'anziano e dal giovane:

— Il primo forse lavora meglio, ma agli effetti dell'infortunistica il suo comportamento è meno prudente. Si ripete quello che accadeva nel periodo in cui facevo il pilota: il pivello teneva a mente tutte le regole di sicurezza e raramente azzardava una cabrata, un atterraggio con un angolo di incidenza diverso da quello prescritto; l'anziano, sicuro delle sue capacità, si dava a manovre spericolate e spesso aveva la peggio. In ferrovia succede lo stesso: il giovane è più prudente, evita con cura gli spigoli, aspetta che il treno sia fermo, mentre il collega anziano ha scoperto i mille appigli che possono rendere più celere un certo movimento, conosce le tante sporgenze del carro cui aggrapparsi per far presto, ne approfitta troppo. Il giovane a lungo andare apprende la lezione e cerca di imitarlo, per questo stiamo intensificando nelle nostre lezioni quella parte che riguarda l'infortunistica.

Sulla parete, alle spalle del Capo Stazione Titolare di Cagliari, spicca il diploma di onore conquistato nella precedente campagna antinfortunistica:

— Non so se nel prossimo viaggio a Bruxelles, dice il sig. Pianta, ci saranno anche dipendenti di questo impianto, le statistiche non sono

Sardegna segue

state ancora rese note. Le assicuro però che esso finora costituisce un ottimo mezzo di propaganda.
Il tema della pubblicità da dare alla lotta contro gli infortuni in cui è impegnata l'Azienda, viene affrontato nell'ufficio del sig. Bacconi:
— Se ne parla troppo poco, dice il cav. Castelli, addetto alla sicurezza dell'Ufficio Movimento di Cagliari, proviamo a chiedere in giro ed avremo una conferma.
C'è un Ausiliario Viaggiante, il sig. Murru, in procinto di partire:
— Sì, ricordo qualcosa... una volta mi hanno dato la tessera, mi hanno detto di tenerla d'occhio che forse avrei vinto del denaro...
Lo stesso discorso più o meno viene fatto dal sig. Delitala, Capo Stazione a Cagliari, da dodici anni in ferrovia:
— Dovrei ricordare tutte le « quindicine », ma onestamente ne ho sentito parlare solo per la tessera ed il viaggio. Di infortuni però si discute nei corsi professionali per le abilitazioni e per la dirigenza degl impianti.
— C'è Voci della Rotaia, dice infine il sig. Pianta, dovrebbe parlare di sicurezza sul lavoro con maggiore frequenza; è forse l'unico canale di informazione diretta che le nostre famiglie hanno sul nostro lavoro. Le raccomandazioni del congiunto, gli inviti alla prudenza dei familiari, potrebbero sommarsi a quello dell'Azienda...
D'accordo, Voci parlerà più spesso di sicurezza, descriverà i provvedimenti, le iniziative prese per combattere l'infortunio. Parlerà quindi anche di mezzi di protezione, dei guanti, per esempio, di quei guanti o di quegli occhiali che rimangono inoperosi negli armadi mentre intorno sfarfallano le scintille della molatura di un binario appena saldato:
— Sì, ho i guanti, ha risposto l'Operaio che stava verniciando di bianco la traversa limite sulla punta degli scambi di Chilivani, ma non vale neppure la pena d'andarli a prendere negli spogliatoi: un attimo ed ho finito qui...
— Gli occhiali? Certo che li ho, sono nell'armadietto — ha replicato l'Operaio che molava la giuntura di una rotaia, senza neppure voltarsi, mentre l'uomo del comitato della sicurezza scuoteva la testa.
Il discorso sui mezzi di protezione è andato avanti ancora per un po'. Il sig. Sanna, addetto anch'egli alla sicurezza dell'Ufficio Movimento di Cagliari, ha affrontato il discorso dei mezzi di protezione individuali:
— I guanti sono l'unico mezzo antifortunistico del « Movimento », tutto il resto va sotto la voce di indumento di lavoro. I deviatori i manovratori credono di calzare scarpe di sicurezza e invece sono solo scarpe che l'Azienda mette a disposizione del lavoratore per consentirgli di risparmiare le proprie.

Le scintille della mola sono indubbiamente pericolose e l'operaio dovrebbe proteggersi con un paio d'occhiali... ma li ha lasciati nel suo armadietto.

Sopra, a sinistra, il rappresentante sindacale nel Comitato della Sicurezza di Cagliari, Meddas, con il più giovane collega Delitala. A destra, il titolare del D.P.V. di Cagliari, Bacconi, con Pagano, rappresentante sindacale nel Comitato.

A sinistra, sulla parete alle spalle del Titolare di Cagliari, Pianta, fa bella mostra il diploma d'onore della Campagna della Sicurezza del 1972: come andrà quest'anno?

Sul piazzale di Chilivani il nostro redattore è a colloquio con il titolare Manca e con gli addetti alla sicurezza dell'Ufficio Movimento, Castelli e Sanna.

All'officina locomotive di Rimini

IN CAMPO antinfortunistico l'O.L. di Rimini è portabandiera. Soltanto che la porta a rovescio, dal momento che sta al penultimo posto della graduatoria annuale. Non ne è entusiasta, anche se gli infortuni gravi — quelli con amputazioni o minorazioni permanenti — non sono di casa. E' l'infortunio minore ad essere frequente: ricorre circa 20 volte al mese, con 3.187 giornate di assenza nel 1974, una cifra che tradotta in percentuale sulla forza dei dipendenti raggiunge il 32,6 per cento. Non è poco.
Abbiamo avvicinato in riunione informale il Capo Officina, ing. Rinaldo Blasi, 1° Dirigente, i C.T. Sup. Mario Ballerini (torneria ruote), Francesco Lombardini (montaggio), Luciano Nicoletti (Branca ISL, cioè Igiene e Sicurezza sul Lavoro), nonché gli Op. Spec. Pietro Della Rosa (montaggio) e Federico Gorini (motori). Le foto sono del C.T. Maurizio Betti e dell'Operaio Qual. Sergio Costa.
Tralasciati di proposito gli infortuni meno frequenti, la conversazione si è concentrata su quelli ricorrenti, quelli del Reparto Torneria Ruote e del Reparto Montaggio. Se nel primo si ha a che fare con ruote pesanti (le maggiori pesano 6 tonn. e sono alte 2 m.) e nel tornirle si generano fiotti di trucioli che, per quanto si cerchi di imbrigliare, trovano tutte le vie per colpire l'uomo, nel secondo ci sono fiotti di scintille e di coaguli propri della saldatura, specie di quella ossiacetilenica. Non c'è guanto o mascherina che non lasci passare quei diabolici figli di Vulcano, ad offendere pelle ed occhi.
Unanimi, i ferrovieri avvicinati convengono nel dire che la causa maggiore di tali infortuni sta nella mancanza di spazio: i rispettivi locali furono progettati e realizzati nello immediato dopoguerra, per soddisfare delle esigenze molto minori di quelle che via via si sono imposte per l'accresciuto numero di mezzi di trazione e per la loro aumentata tipologia. Proprio sotto la spinta combinata dirigenza-comitato sicurezza-personale è ormai pronto un progetto di ampliamento degli spazi di lavoro, quasi doppi di quelli attuali.
Va ricordato che revisione e riparazione dei mezzi di trazione Diesel sono appannaggio esclusivo dell'OL di Rimini. Tali mezzi si distinguono in ben 16 gruppi diversi di locomotive di manovra, 9 gruppi di locomotive da treni, più qualche gruppo automotore. Alcuni di essi, poi, sono stati prodotti in seriazioni successive, con innovazioni e differenze sostanziali, per cui affermare che all'OL di Rimini confluiscono almeno 40 tipi diversi di mezzi di trazione Diesel non è esagerato. Ogni volta che ne arriva uno si può parlare di nuova esperienza e la via nuova, rispetto alla vecchia, comporta gli inconvenienti propri del noto slogan. Quand'anche non sia nuovo, l'approccio al locomotore

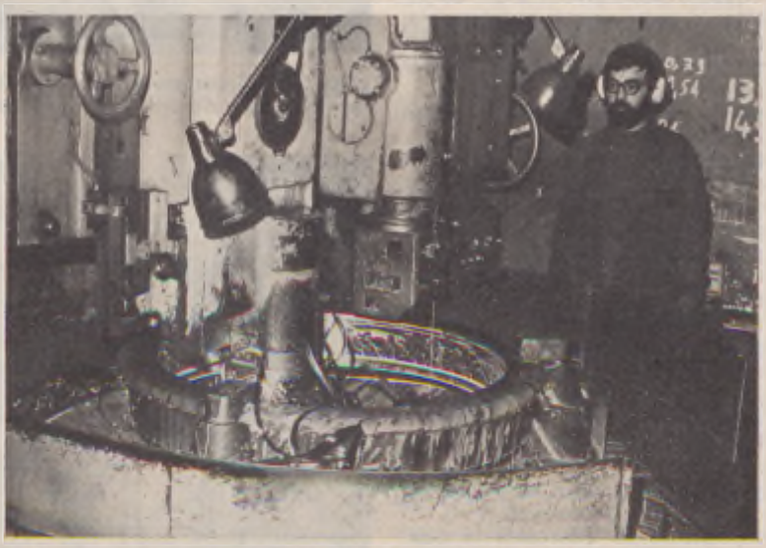
che entra è inconsueto e tale variabilità comporta minore dimestichezza e maggiore esposizione all'infortunio, dato che non si ricorda o non si sa cosa ci sia dietro quel pannello, sotto quel dato. I tecnici locali si affannano a studiare ogni prototipo che viene loro affidato; lo fotografano, lo traducono in disegni, raccolgono dati ed ordinano processi lavorativi; ma tutto ciò, oltre ad incidere sui tempi di lavorazione, passa sulla loro pelle e riempie le pagine del registro infortuni. Sarebbe molto « antinfortunistico » — dicono gli interessati — se, oltre a fornire il nuovo mezzo di trazione, l'industria costruttrice passasse all'Azienda anche i disegni, le procedure, i trucchi della « scatola di montaggio », di cui almeno una copia andasse alle Officine Grandi Riparazioni.

Gli intervistati sono anche d'accordo nel riconoscere che l'antifortunistica è sentita dal personale, salvo qualche testa particolarmente resistente (resistente al concetto, non all'infortunio); convengono che essa è soprattutto fatto di coscienza e quindi di abitudine mentale e di costanza, per cui i giovani, inadeguatamente preparati e collaudati, restano i più esposti. A questo riguardo, essi non trovano valida la proiezione indiscriminata del materiale fornito dalla cineteca FS; in sala si mormora quando si proiettano films su temi di altri Servizi, mentre si protesta perché c'è scarsità di temi loro propri. A richiesta di chi scrive, si sono dichiarati disposti a prestarsi alla filmatura, dentro la loro Officina, di fedeli ricostruzioni dei « loro » infortuni, anche i più banali. Giriamo l'interessante proposta a chi di dovere. Essa è stata avanzata proprio dai due Operai avvicinati, Della Rosa e Gorini. Ballerini, Lombardini e Nicoletti, i C. Tecnici, si sono soffermati sull'aumento degli spazi in cui lavorare; l'ing. Blasi, infine, fa molto conto sulla fornitura di una piattaforma elettroidraulica per lavorare con tutta sicurezza in posizione elevata, un sussidio che esiste in commercio ed è già in funzione alle Officine di Foligno.

Sono tre proposte valide ed idonee a raddrizzare la bandiera dell'antinfortunistica dell'Officina Locomotive di Rimini.

« E il casco, e gli occhiali? ». Il C.T. Sup. Nicoletti addetto all'ISL, affiancato dall'ing. Blasi, Capo dell'Officina di Rimini, sorride, ma dice sul serio.

« Agganciate le catenelle », rammenta il C.T. Sup. Merlari ai due verniciatori che, su un ponteggio mobile molto sicuro, eseguono lavori di stuccatura e rasatura su una cassa di manovra.



La tornitura interna ai cerchioni per sale montate viene fatta con un tornio verticale che dà grande affidamento. Dal canto suo l'operaio è pure sicuro, coi guantoni, gli occhiali e la cuffia antirumore; tuttavia, perché non mettere anche un berretto?

A Venezia

NELL'UFFICIO - GALLERIA del Capo Stazione Sovrintendente (chi non sa, a Venezia, della passione del Cav. Prandi per l'arte moderna?) abbiamo radunato un buon numero di colleghi per discutere sui mezzi individuali di protezione. Non immaginavamo che l'argomento fosse così sentito perché la discussione si è protratta per alcune ore. Siamo quindi costretti, per evidenti motivi di spazio a riportare solamente quegli interventi in cui si è parlato in particolare dei mezzi di protezione in dotazione ai manovratori.

Hanno partecipato alla discussione: Ersilio Asquini, Capo Tecnico; Paola Fusco, assistente sociale; Gianni Gomiero, Manovratore; Mario Coranin, Manovratore; Giorgio Luppi, Capo Personale Viaggiante; Evaristo Bison, Manovratore; Mario Valoppi, C.S. Superiore; Domenico Giuffreda, C.S. Superiore; Mario Prandi, C.S. Sovrintendente; Giuseppe Luppi, I Dirigente.

VOCI - Prima di parlare dei mezzi di protezione, suggerirei di ricordare quali siano i compiti del Manovratore.

GOMIERO - Essenzialmente le operazioni che deve effettuare un Manovratore sono: l'aggancio e lo sgancio dei carri, l'attacco delle manichette, dei tubi dell'aria e del riscaldamento, del tenditore e dei mantici.

Tutte operazioni che si effettuano con le mani.

VOCI - Quali sono i mezzi di protezione previsti per un Manovratore?

GIUFFREDA - I guanti di pelle e le scarpe a sfilamento rapido. I guanti sono di taglia unica e il loro ricambio è previsto ogni sei mesi.

ASQUINI - Vorrei subito far notare che alla Trazione il cambio dei guanti avviene secondo le esigenze e non a date prestabilite.

Questo anche perché la frequente manipolazione di acidi deteriora in breve tempo i guanti.

GOMIERO - E' vero che noi Manovratori non tocchiamo acidi, ma è anche vero che tocchiamo continuamente organi pieni di grasso e anche di sudiciume per cui un paio di guanti dura a malapena un mese.

VOCI - Prescindendo dai tempi per il ricambio, i guanti vengono utilizzati dai Manovratori?

GOMIERO - Lavoriamo sempre con i guanti perché, come ho detto prima, siamo costretti a toccare parti delle vetture piene di grasso e di sporco.

Quindi i guanti vanno bene, solo che dovrebbero essere di taglie differenti e non di taglia unica come sono adesso.

Per chi ha la mano piccola, calzare un guanto molto più grande diventa addirittura un motivo di pericolo perché la presa diventa difficile. Bisogna poi ricordare che quando piove e fa freddo i guanti si inzuppano e si gelano. Anche in questo caso la presa diventa difficile.

GIUFFREDA - Quanto ha detto Go-

Venezia segue

miero è esatto. In realtà, il guanto ideale dovrebbe essere un compromesso tra flessibilità e spessore.

GOMIERO - In una industria privata ho visto usare guanti di gomma ruvida, con l'interno foderato di panno, che calzano perfettamente e con i quali viene mantenuta la sensibilità della mano.

ASQUINO - Ritengo che non debbano esserci difficoltà ad effettuare in sede locale degli esperimenti, delle prove. I comitati per la sicurezza possono senz'altro procedere a queste iniziative e a queste prove.

Sig.ra FUSCO - A tale proposito debbo dire che il personale è un po' deluso. Molti giovani, soprattutto, anche sulla scorta di esperienze avute prima di entrare in ferrovia, hanno numerose proposte ma di queste, una volta verbalizzate, non se ne sa più nulla.

ASQUINI - E' la dimensione gigantesca della nostra Azienda a determinare questa presunta mitezza. E poi ci sono le differenze geografiche. Quello che va bene a Venezia, ad esempio, può non andar bene a Reggio Calabria e viceversa.

Alla Trazione, ricordo, che c'è voluto molto tempo prima che la scelta definitiva cadesse sui guanti attualmente in uso. Ora, però, gli operai sono molto soddisfatti e non lavorano se non li calzano.

Se ne fa un uso talmente grande che, spesso, si è costretti a ricorrere all'acquisto su piazza.

VOCI - Vediamo ora qualche altro mezzo di protezione per i manovratori.

GOMIERO - Abbiamo le scarpe che più che altro sono un capo di sicurezza. Infatti avendo delle parti laterali di elastico permettono lo sfilamento rapido del piede nel caso uno rimanga incastrato nei binari.

Questo va bene. Ma per noi che siamo costretti sempre a camminare sulla massicciata il continuo pericolo sono le storte alle caviglie. Per cui queste scarpe dovrebbero avere un gambaletto più alto per tenere meglio la caviglia.

GIUFFREDA - Con il gambaletto più alto verrebbe meno la facilità di sfilare il piede che è il principale motivo per il quale la scarpa è fatta in una certa maniera.

GOMIERO - Forse è vero, comunque un miglioramento potrebbe essere anche quello di rinforzare i lati della scarpa perché, sulla massicciata c'è una infinità di bottiglie rotte, e quindi frequente è il pericolo di tagli ai piedi.

VOCI - Finora abbiamo parlato della protezione delle mani e dei piedi. Però, per un lavoro come quello dei manovratori, in cui si è costretti a passare sotto i respingenti, mi sembra che la testa sia particolarmente esposta ad urti. Che cosa è previsto per la protezione del capo?

BISON - Noi abbiamo il normale berretto con visiera con falde laterali piuttosto ampie. Inoltre il cappello non calza bene. Succede così che essendoci tra una vettura e l'altra poco spazio per muoversi, il manovratore ha sempre la preoccupazione di perdere il cappello.

Potete facilmente osservare che un manovratore, quando passa sotto i respingenti, con una mano si regge il cappello e questa posizione diventa motivo di pericolo.

VOCI - Che cosa si sta facendo per eliminare questo inconveniente?

GIUFFRIDA - Stiamo provando un nuovo tipo di berretto che è poi il vecchio berretto da macchinista senza falde laterali e che si calza più profondamente. Non dovrebbe, quindi, sfilarsi facilmente quando si urta con la testa da qualche parte. Rimane, però, il fatto che la parte superiore è di tela e quindi non offre protezione contro gli urti e soprattutto dal pericolo delle cadute delle pedane di comunicazione tra le carrozze.

VALOPPI - Potrebbero essere inserite, nella parte superiore, delle costolature di gomma e di cuoio. Una specie di caschetto per ciclisti tanto per fare un esempio.

VOCI - Ma, allora, non c'è già il casco di plastica in uso presso gli operai della Trazione?

GOMIERO - Potrebbe andare bene se si dovesse portare per brevi periodi. Ma indossare, per otto ore, un casco di plastica che traballa continuamente e con il quale si suda terribilmente... è meglio tenersi qualche piccola botta in testa.

ASQUINI - Anche alla Trazione, purtroppo, il casco non è gradito. Dovrebbero portarlo, perlomeno, tutti gli operai che lavorano sotto la cassa delle vetture Ma, purtroppo, ripeto, l'uso di questo mezzo incontra molte resistenze. I motivi addotti sono vari: ci fa caldo, ci fa freddo, traballa, fa venire il mal di testa. In verità bisognerebbe avere un pochino di pazienza e farci l'abitudine. Quei pochi che l'indossano, infatti, ne sono talmente soddisfatti che si rifiuterebbero di lavorare senza.

VOCI - Qualche altro suggerimento riguardante il vestiario?

GIUFFREDA - Vorrei far presente che l'attuale impermeabile, o cappotto a cerata, come viene ufficialmente denominato, è molto pesante e molto rigido, per cui i movimenti risultano oltremodo appesantiti e lenti.

VOCI - Non pensate che anche per i manovratori siano particolarmente utili le bretelle fluorescenti in uso presso gli operai del Servizio Lavori che lavorano lungo la linea?

PRANDI - Le bretelle certamente no perché si impiglierebbero facilmente ai vari tubi e altre parti su cui operano i manovratori.

Certamente un indumento in qualche modo fluorescente che rendesse più facilmente individuabili questi agenti che lavorano anche di notte in mezzo ai piazzali sarebbe, ovviamente, particolarmente utile. Non credo che la soluzione tecnica sia difficile.

VENEZIA

Lo spazio sotto i respingenti è poco e l'attuale berretto non protegge ed è d'intralcio.

VOGHERA

L'Op. Spec. Elettromeccanico Rino Gussoni è da diciotto anni in servizio: nessun giorno d'assenza per infortunio.

Abbigliamento da « legione straniera » per proteggersi dai trucioli di vernice durante la ripulitura con la mola.

All'officina G. R. di Voghera

PIU' DI 700 operai occupati, un'area che è quasi quanto quella della città che la ospita, l'Officina Grandi Riparazioni di Voghera provvede al restauro totale di decine e decine di carrozze ogni anno. Le vetture vi entrano che sono quasi avanzi da museo ed escono come nuove. Ruote, carrelli, cassa, tappezzeria, parti elettriche, tutto viene smontato, aggiustato o rifatto completamente. Per un lavoro del genere è ovvio che occorrono operai di tutte le specialità: meccanici, elettricisti, falegnami, tappezzieri, verniciatori ecc. Un luogo ideale, insomma, per proseguire la nostra inchiesta sui mezzi individuali di protezione.

Ci guida nella visita l'Ing. Carlo Brezzi, Capo dell'Officina. « I casi di infortunio — dice — nell'ultimo anno sono nettamente diminuiti; ma io non mi sento tranquillo; sarebbe pericoloso riposarsi sugli allori. Occorre sempre vigilare, attuare una continua strategia dell'attenzione. Qui a Voghera per ogni caso di infortunio svolgiamo una vera e propria inchiesta: si interrogano l'infortunato, gli eventuali testimoni, si riproduce la dinamica dell'incidente. Facciamo tutto questo non solo per appurare come si sono svolti i fatti ma anche per dare una grande importanza all'incidente. Un infortunio deve essere considerato sempre un fatto anormale, sempre fuori delle regole. Assumere, nei confronti del pericolo, un atteggiamento fatalistico questo è il vero pericolo. Quando ero Capo Reparto di esercizio, d'accordo con il GUCI locale, avevo istituito una multa per coloro che erano incorsi in un infortunio perché non avevano seguito le prescrizioni o non avevano indossato i mezzi previsti. Si trattava di una multa simbolica, di sole 200 lire, ma aveva lo scopo di punire la trascuratezza che spesso è un po' la mosca cocchiera dell'infortunio. Per vari motivi, qui a Voghera, non è stato possibile ripetere l'iniziativa. L'Officina è un luogo un po' chiuso; rari sono i rapporti con l'esterno; per cui tutte le novità incontrano resistenze notevoli soprattutto sotto il profilo psicologico.

La stessa cosa vale quindi per i mezzi di protezione. Le scarpe, per esempio; quelle di tipo pesante, con la suola spessa e la punta rinforzata in acciaio per proteggere i piedi dagli effetti di caduta di gravi.

Prima, tutti si lamentavano, le scarpe facevano male, quasi tutti avevano qualche malformazione ai piedi; perlomeno così dicevano. Allora, il medico d'impianto si prese la briga di sottoporre a visita tutti gli operai dell'Officina. Salvo qualche caso, furono tutti riconosciuti idonei a calzare quel tipo di scarpa.

Da quel giorno tutti le portarono e non ci sono state più lamentele.

Ora stiamo lottando per convincere il personale, specialmente quello che lavora sotto cassa, a portare il caschetto. Su circa 200 operai per i quali è prescritto, lo portano solo una decina; anche scarsa. Occorre insistere, ci riusciremo. Per questo sono ottimista ».

Entriamo nei grandi capannoni della Officina. Osservando la tenuta degli operai, la situazione ci sembra migliore di quanto ci aspettassimo. Forse l'Ing. Brezzi è molto esigente. E fa bene. Tra i rumori, a volte veramente assordanti, riusciamo a raccogliere qualche parere.

Giancarlo Perduca, Operaio (uno dei pochi a portare il casco):

« Lavoro sotto cassa, mi sono abituato facilmente al casco che è leggero e anche ben ventilato. Se non lo portassi, avrei sempre la testa piena di bernoccoli. Porto sempre anche i guanti. Non appena si rompono li possiamo cambiare. Bene anche le scarpe pesanti ».

Gianluigi Guerra, Operaio:

« Lavoro sotto cassa. Il casco mi da fastidio perché tiene caldo ed è molto rigido. Se fosse più comodo lo porterei. Poiché adopero il cannello per le saldature, metto sempre gli occhiali e i guanti e indosso sempre la tuta ignifuga ».

Severino Gabet, Operaio:

« Porto il casco per non picchiare la testa. In principio mi dava un po' fastidio. Poi mi sono abituato ed ora mi trovo bene. I mezzi di protezione individuali che abbiamo mi sembrano sufficienti ».

Benito Gallini, Operaio verniciatore: (indossa uno sgargiante gilet verde su maglietta color aragosta, tipo dolce vita. Ma non dovrebbe portare la tuta?):

« La tuta per noi verniciatori è in due pezzi. Con la giacca, qui dentro si suda terribilmente. Per i pantaloni sono previste tre misure, con vita 102, 110, 120 cm. Io di vita non faccio neppure 90 cm. per cui ci ballo dentro. Se mi danno dei pantaloni che mi stanno, li porterò ».

Oreste Melioni, Operaio verniciatore:

« Sono addetto alla galleria verniciatura carrozze. Porto sempre la mascherina protettiva. Anzi, quando si vernicia il tetto, ne metto anche due. Altrimenti alla sera avrei mangiato un paio di chili di vernice. Trovo molto utile anche la "crema barriera" per proteggere le mani. Funziona bene e ne facciamo un grande uso. Gli occhiali è inutile portarli perché con gli spruzzi di vernice si sporcano subito e non ci si vede più ».

Terminiamo la visita nel locale delle caldaie. Qui il rumore spacca veramente i timpani. Dobbiamo ripetere tre volte le nostre domande ad **Angelo Gavazzo,** Manovale.

« Perché non porta la cuffia antirumore? ».

« Perché con la cuffia si sente un rumore che fa girare la testa ».

Ci sembra strano. Vogliamo provare personalmente. In effetti, con la cuffia, il rumore dell'ambiente viene sì attutito ma reso di tonalità più alta, più acuta. Si sente come un suono irreale, quasi la colonna sonora di un film spaziale.

Speriamo che terminino al più presto i lavori per la costruzione della cabina d'isolamento acustico. Manca solo il condizionamento dell'aria. Sarà senza dubbio l'unico mezzo per salvarsi le orecchie.

In Puglia

FRA LE sensazioni di pericolo più istintivamente « repulsive » nell'eterogeneo ambito del lavoro ferroviario, quella che dà la corrente elettrica merita di essere collocata ai primissimi posti.

E' un nemico subdolo che riconosciamo a priori più forte di noi e per vincerlo va trattato con accorgimenti, intelligenza ed astuzia, in breve con adeguati mezzi tecnici di prevenzione e protezione.

Il lavoro d'oggi è basato sulla combinazione di fattori tecnologici e fattori umani e la sua organizzazione cerca di risolvere preventivamente ogni questione derivante dal frazionamento delle energie al fine di una standardizzazione dell'attività umana che poggia più sui metodi che sulla ingegnosità e sull'intelligenza, per cui anche l'antinfortunistica diventa una tecnica.

Ma l'uso della tecnologia finisce per conformare l'uomo, richiudendolo in se stesso, riducendone il potere razionale e intorpidendone le sensazioni. Gli studiosi che si occupano della materia identificano questo processo col « mito di Narciso » che scambia la propria immagine riflessa nell'acqua con quella di un'altra persona.

E' compito dunque della Direzione Aziendale, a qualunque livello, sollecitare nei lavoratori una consapevolezza immediata del pericolo derivante dall'attutimento di quelle percezioni che ricorrono al « mito di Narciso », prevenendo l'insorgere di fattori che portano alla rapida usura dell'uomo.

Tuttavia, anche quando i mezzi tecnici in uso sono assai semplici, ricordiamoci che Narciso... è in agguato e quindi è nostro preciso obbligo non trascurare alcuna occasione per adoperare gli strumenti offertici dalla tecnica e dall'esperienza; comportarsi diversamente sarebbe un imperdonabile errore verso se stessi e un gravissimo torto verso coloro che ogni giorno attendono fiduciosi il nostro ritorno a casa per ripagarci del duro lavoro con la dolcezza di uno sguardo, con un sorriso di comprensione o con la gioia infantile di una voce argentina.

La tecnica, però, non è statica e si evolve ed offre sempre nuovi mezzi di protezione e di prevenzione degli infortuni, sicché abbiamo voluto dare un'occhiata ai ferri del mestiere insieme agli Operai che quei ferri adoperano con frequenza e con dimestichezza nel settore degli Impianti Elettrici. Com'era naturale che accadesse, la presenza del cronista ha sciolto la lingua e ciascuno degli interpellati desiderava richiamare la attenzione sui « ferri »: molti vanno bene ma alcuni o si dimostrano non del tutto adeguati alla bisogna o mancano.

Ne facciamo un breve elenco così come li abbiamo ascoltati dai Tecnici IE Michele Crudele e Nicola Trentadue, dagli Operai Special. Nicola Facchino e Vito Deliso, dagli Operai Qualificati Luca Campanale, Sabino De Tullio ed altri:

— molte scale a carrelli hanno il terrazzino all'altezza di 4,25 metri, che risulta spesso inadeguata, per cui si è costretti a salire sul bordino di protezione facendo appello a riposte doti di equilibrismo; si richiederebbe un terrazzino mobile di maggiore altezza;

— salire sui tralicci della primaria fino ad oltre 30 metri equivale ad una faticosa scalata in parete; l'applicazione di una scaletta interna o laterale faciliterebbe la scalata prevenendo possibili gravi infortuni;

— sistemare a dimora i pali richiede la dotazione di un mezzo « anfibio » dotato di grù; ora si provvede con mezzi dettati dall'inventiva dei tecnici; l'anfibio servirebbe anche ad altri usi;

— l'avvio di un trapano a motore fa ricordare l'avvio delle auto dell'epoca di Borzacchini e Brilli Peri per la pericolosità di possibili contraccolpi; l'avvio col sistema della fune sarebbe risolutore;

— lavorando sulle linee di contatto, scorie ed incrostazioni dimostrano di prediligere gli occhi degli operai; un paio di occhiali protettivi sembra necessario; gli occhiali ci sono ma spesso non si adoperano;

— lavorare, spesso sotto l'incalzare di un temporale, su una normale scala adoperando il « fioretto » può risultare pericoloso senza l'uso di un paio di guanti isolanti (pericolo della corrente) e per i pioli viscidi;

— l'acido delle batterie non si dimostra amico delle normali tute da lavoro, lasciando buchi per ogni goccia, ma anche le mani senza guanti possono subire danni: perché non si usano guanti e camici in dotazione?

— togliere d'opera i pali interruttori in olio a.t., diventa ogni volta una complicata manovra con mezzi non proprio adatti; una grù sembrerebbe necessaria.

La elencazione, che potrebbe continuare, non vuol'essere un atto di accusa, convinti come siamo che i tecnici del settore conoscono assai di più e assai meglio quanto noi, da profani, abbiamo ascoltato e esposto malamente. Però, non va sottaciuto che ognuna delle cose elencate ha in agguato una insidia che gli operai sovente indovinano, ma che qualche volta potrebbero non prevedere, provocando l'infortunio alla cui eliminazione tutti tendiamo il più possibile. Anche in questo campo i mezzi costano denaro ed il denaro di cui si dispone è contato.

Durante la chiacchierata con gli operai abbiamo appreso una cosa importante: nel settore operativo degli Impianti Elettrici il tempo concesso per operare in linea o sui piazzali è sempre brevissimo, per cui bisogna intervenire presto e bene, preoccupati di non procurare intralci ai preminenti interessi della circolazione dei treni. Ciò vuol dire che coloro che operano, dimostrano un notevole attaccamento al proprio lavoro e quasi sempre riescono a farlo nel tempo assegnato: però una dotazione di mezzi adeguati eliminerebbe l'assillo cui abbiamo accennato.

Quando l'anti-infortunistica vince

TEMPO fa, durante la visione di uno dei film che la nostra Cineteca FS mette a disposizione come ausilio audiovisivo ai corsi di antinfortunistica, pensavamo a come sarebbe bello poter verificare ogni volta l'efficacia di quelle immagini non solo a livello di impressione o suggestione o esperienza cinematografica ma anche nel riscontro diretto della realtà quotidiana, in termini oggettivi di dati e cifre statistiche, di indici e linee di tendenza.

Abituati a valutare i fenomeni, qualunque essi siano, secondo il loro manifestarsi oggettivo, ci appariva abbastanza frustrante non poter conoscere e quantificare alla stessa stregua gli incidenti avvenuti come quelli evitati: nell'antinfortunistica infatti si possono conoscere una per una, nel numero complessivo e nel dettaglio, le « sconfitte » (cioè gli incidenti che malgrado tutto continuano a verificarsi), i casi umani, spesso dolorosi, degli infortunati, dei mutilati ecc., mentre ci si può esaltare solo indirettamente con le « vittorie » (le vite salvate, gli incidenti evitati), il cui numero è stimabile solo con le analisi delle tendenze del fenomeno infortunistico.

Ma la realtà, si sa, è spesso superiore a qualsiasi immaginazione, ed è successo così che una mattina di giugno dello scorso anno, nella stazione di Voghera, il cinema, ad un tratto, da finzione è diventato realtà, la didattica antinfortunistica da teoria si è fatta pratica. Due Operai Specializzati dell'armamento — Giovanni Panizza e Luciano Spotti — hanno soccorso un militare che, colto da un grave collasso cardiaco, si era accasciato esanime sul marciapiede della stazione. I nostri due colleghi hanno prontamente praticato al militare la respirazione artificiale e il massaggio cardiaco, secondo la tecnica appresa appena qualche giorno prima dalla visione di un film di antinfortunistica (si trattava del nostro **« Respirazione artificiale "bocca a bocca" »).** Il loro intervento si è protratto fino all'arrivo della Croce Rossa ed è risultato decisivo tanto che il sanitario di turno all'ospedale ha elogiato il comportamento dei due agenti F.S. (dal Mod. AG. 4.20 del 4-7-74 del 9° Reparto Lavori Milano - Pavia).

Nella sua esemplarità l'episodio, se ancora ce ne fosse bisogno, dimostra sul concreto l'importanza dell'educazione antinfortunistica e l'insostituibilità del cinema laddove, nel campo degli audiovisivi, è necessario andare oltre la semplice rappresentazione della realtà, sottolineando di essa soprattutto il movimento e la sua continuità nel tempo. L'infortunio o l'incidente di lavoro, infatti, sono in genere il risultato di un'azione e di un comportamento, cioè di una serie di atti concatenati tra loro che viziati in qualche punto portano all'incidente o al semplice rischio di esso. In questo senso il momento decisivo e traumatico dell'incidente, isolato dal contesto dell'intera azione, spesso non è sufficiente a spiegare le cause che hanno determinato l'incidente stesso. E' evidente che il mezzo cinematografico, per le sue caratteristiche espressive, non può che occupare un posto di assoluta importanza nel campo dell'antinfortunistica.

Inoltre il cinema, per la ricchezza e l'adattabilità delle sue possibilità, offre vari modi di affrontare il discorso antinfortunistico, a seconda delle diverse esigenze. C'è ad esempio il cinema più direttamente didattico che indica e sottolinea i modelli di comportamento o mostra i pericoli di certi lavori o consiglia accorgimenti e mezzi di protezione. C'è il messaggio shock dei film che coinvolgono e sconvolgono emotivamente gli spettatori con le immagini violente dell'infortunio o la rappresentazione (vagamente ricattatoria) delle conseguenze: mutilazioni, testimonianze ecc. C'è infine il cinema dove il messaggio antinfortunistico giunge indirettamente: qui lo spettatore arriva alla comprensione del problema attraverso un'autonoma riflessione e senza essere guidato e condizionato da particolari sottolineature espressive (è il caso di due interessanti film di produzione francese recentemente acquisiti dalla nostra Cineteca: **Demain comme aujourd'hui** e **La vie est belle).**

Ma nel cinema antinfortunistico ci sono stati negli ultimi tempi aggiornamenti importanti che riflettono il modo nuovo e più aperto di guardare il problema della sicurezza sul lavoro, di analizzare le radici sociali e culturali del fenomeno infortunistico.

I film attualmente in preparazione a cura del Reparto Cinema F.S., tra le altre cose, cercano di affrontare il problema dell'antinfortunistica in modo problematico e dialettico, rifuggendo dalle visioni unilaterali e, quindi, semplicistiche. Dell'infortunio, oltre all'analisi del meccanismo che lo ha provocato, si cerca di analizzare le componenti che lo caratterizzano e qualificano: da quelle individuali a quelle ambientali, dalle componenti psicologiche a quelle sociali. Dei problemi della prevenzione e della sicurezza, invece, si esaminano e dibattono le cause che ancora ostacolano una soluzione accettabile del problema.

Piero SPILA

Pubblichiamo un elenco dei film di antinfortunistica più significativi attualmente in dotazione presso la Cineteca FS.

Ricordiamo che le eventuali richieste di prestito dei film vanno rivolte a:

Ufficio Relazioni Aziendali FS, Piazza della Croce Rossa, Roma.

Demain comme aujourd'hui
Francese, colore, 16 mm.

Una giovane coppia vive i momenti felici della vita familiare. Tutti questi istanti preziosi sono il pretesto per immaginare i rischi che sul lavoro, in qualche secondo, possono rovinare questa felicità.

La vie est belle
Francese, colore, 16 mm.

La vita è bella... ma prima dell'incidente.

Sulla testa del professionista
Italiano, colore, 16 mm.

Non è sufficiente indossare l'elmetto, ma è indispensabile controllarne sempre le condizioni.

Il palpito della vita
Italiano, colore, 16 mm.

Teoria e pratica dei vari metodi di respirazione artificiale.

Respirazione artificiale « bocca a bocca »
Italiano, colore, 35 e 16 mm.

Applicazione del metodo « bocca a bocca » in caso di asfissia dovuta a folgorazione o annegamento.

Sicurezza carta vincente
Italiano, colore, 16 mm.

Realizzazione in comune tra le Amministrazioni ferroviarie europee sul la prevenzione degli infortuni.

R3 (Rotaia - Responsabilità - Rischio)
Italiano, bianco e nero, 35 e 16 mm.

Interviste a ferrovieri su infortuni realmente accaduti sul lavoro.

L'infortunio in tuta
Italiano, bianco e nero, 35 e 16 mm.

Meccanica degli infortuni più frequenti nelle Officine.

Attenzione 3.000 volt
Italiano, bianco e nero, 16 e 35 mm.

Operazioni del Personale di macchina prima e dopo ogni viaggio.

Les points sur les « I »
Francese, colore, 16 mm.

Documentario di antinfortunistica per gli agenti addetti alle manovre

Protezione dei cantieri
Italiano, colore, 35 e 16 mm.

Un sogno premonitore e un'ambientazione tra operai che lasciano la casa all'alba per recarsi al lavoro, precedono il discorso tecnico di aggiornamento professionale.

Gli impianti vincitori di più stendardi nei concorsi della sicurezza

Servizio Movimento

ALESSANDRIA DPV	n. 4
GORIZIA DPV	» 3
BORGOMANERO	» 3
LEGNAGO	» 3
NIZZA M.	» 3
OVADA C.	» 3
POGGIO RUSCO	» 3
PONTEBBA	» 3
RIETI	» 3
S. CANDIDO	» 3
VILLADOSSOLA	» 3
BELLUNO DPV	» 2
BOLOGNA CENTRALE	» 2
BRESSANONE	» 2
CALALZO P.C.	» 2
CASALPUSTERLENGO	» 2
CATANIA C.	» 2
CAVALLERMAGGIORE	» 2
CECINA	» 2
CODROIPO	» 2
FIORENZUOLA	» 2
FOLLONICA	» 2
FORTEZZA DPV	» 2
IMPERIA O.	» 2
LIVORNO VI Rip. M	» 2
MONTEVARCHI	» 2
ORTE	» 2
OVADA N.	» 2
PALAZZOLO	» 2
PESCIA	» 2
POGGIBONSI	» 2
PORTOGRUARO	» 2
PORTO S. ELPIDIO	» 2
REGGIO LIDO	» 2
S. GIUSEPPE C.	» 2
S. MINIATO	» 2
S. SALVO	» 2
SCARLINO	» 2
SONDRIO	» 2
VIGEVANO	» 2

Servizio Materiale e Trazione

OFFICINA MESSINA	n. 5
PMC LA SPEZIA	» 4
D.L. TREVISO (Off.)	» 3
D.L. MILANO S.R. (Off.)	» 3
D.L. PISTOIA (M)	» 3
S.R. ALESSANDRIA	» 3
D.L. MODICA	» 3
N.T. MESSINA	» 3
D.L. TRIESTE (Off.)	» 2
S.R. ROMA SM.TO	» 2
D.L. CIVITAVECCHIA (Off.)	» 2
D.L. ASTI (M)	» 2
R.L. MERANO (M)	» 2
P.V. MODANE	» 2

Servizio Approvvigionamenti

RAGGRUPPAMENTO DEI MAGAZZINI APPROVVIGIONAMENTI DI BOLOGNA CASTELMAGGIORE	n. 2

Servizio Lavori

OFFICINA MATERIALE FISSO PONTASSIEVE	n. 4
6° REPARTO ESERCIZIO DI VERONA (Schio)	» 3
REPARTO 13° DI TRIESTE	» 3
6° REPARTO ESERCIZIO DI PISA	» 2
5° REPARTO ESERCIZIO DI VERONA (Legnago)	» 2
REPARTO 13° DI VERONA	» 2
6° REPARTO ESERCIZIO DI TORINO	» 2

Servizio Impianti elettrici

1° REP. DI FIRENZE	n. 4
REP. T.T. DI VERONA	» 3
1° REP. DI TRIESTE	» 3
REP. T.T. DI ROMA	» 3
OFFICINA DI FIRENZE	» 2
1° REP. DI CAGLIARI	» 2

Per i ferrovieri belgi, vincitori del Concorso della Sicurezza, il viaggio premio si svolge in Italia: eccoli, nella foto a destra, a Villa d'Este a Tivoli.

La foto-ricordo (in basso) scattata sulla piazza grande di Bruxelles in occasione di uno dei viaggi premio riservati a cento ferrovieri italiani, estratti a sorte tra gli appartenenti ad impianti premiati con lo Stendardo della Sicurezza.

Direttore responsabile: **Alberto Ciambricco** - Redattore-capo: **Mario Casacci** - Stampa: Rotocolor, via Tiburtina 1094 - Roma

Insieme nella lotta contro gli infortuni

CFL DB DSB FS NSB RENFE B SNCF SJ VR

Campagna Internazionale della Sicurezza del personale

6-20 aprile 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - MAGGIO 1975 - N. 5

ANNO XVIII - N. 5 - MAGGIO 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.

Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 Int. 33210-2749

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:

Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Carlo V. Cattaneo, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

In copertina: si gira il documentario F.S. « Allora, il treno ».

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

SPIACEVOLE MA ESATTO

Signor Direttore,

sono un macchinista T.M. di D.L. Napoli Sm.to. Chiedo scusa per il fastidio che Le arreco, ma per me è molto importante sapere con esattezza la mia posizione. Allego alla presente una copia fotostatica del Mod. P.61 dal quale potete rilevare eventuali errori con più facilità.

Cosa desidero sapere? Con le famose code del riassetto molti hanno avuto dei soldi, chi più chi meno. A me solo non è toccato niente, ma addirittura, secondo il criterio del mio liquidatore, ho dovuto all'Amministrazione perché percepivo di più, e vi dico! Se col mio parametro 166 mi portarono allo stipendio di 119.468 lire e all'assegno pensionabile di 81.462 lire, con il parametro 190 datomi a dicembre 1974 lo stipendio è sceso a L. 119.284 e a L. 76.137 l'assegno pensionabile. E' giusto signor Direttore? Le dico inoltre che addirittura ho perduto i due scatti avuti con la legge 336 art. 1. E' giusto anche questo?

Pasquale Guarino

● *Abbiamo fatto controllare presso il Servizio Personale la posizione economica che Le è stata conferita con provvedimento del 2-9-74. Siamo davvero spiacenti, ma tutto è risultato esatto e conforme alle disposizioni stabilite dalla legge n. 27 del 12-2-74. Nella progressione economica è stato anche tenuto conto dei benefici per gli ex combattenti dalla legge n. 336/70.*

E ORA CHE SONO GUARITO?

Cara « Voci della Rotaia »,

ti scrivo in qualità di tuo abbonato per esporti il mio caso.

Nel novembre del 1972, in seguito alla prima visita di revisione, sono stato giudicato, dall'Ispettorato Sanitario di Genova, fisicamente inidoneo a svolgere le mansioni di Operaio Specializzato perché affetto da otosclerosi bilaterale ed immesso nella qualifica di Applicato.

Dopo circa due mesi sono venuto a conoscenza che a Genova il Dott. De Gaspari, specialista in chirurgia della sordità da otosclerosi, effettua interventi presso una clinica medica privata.

Nel maggio del 1973 mi feci operare all'orecchio destro e l'anno successivo, come prescritto dal dottore, all'altro orecchio.

Avendo ottenuto un felice risultato e riacquistato completamente l'udito, ho inoltrato domanda al Servizio Personale per essere reintegrato nella qualifica precedentemente ricoperta.

L'Ispettorato Sanitario mi ha inviato dal Direttore della Clinica otorinolaringoiatrica dell'Università per sottopormi alla prova dell'udito, che è risultato normale. L'Ispettorato Sanitario dopo una ulteriore prova ed altri accertamenti medici mi ha giudicato idoneo per le mansioni della qualifica di Operaio specializzato.

Il 17 settembre 1974, con lettera corredata della relativa documentazione medica, è stata inoltrata al Servizio Personale la sopraddetta domanda, intesa ad ottenere l'annullamento della inidoneità fisica.

Penso di non chiedere particolari agevolazioni o promozioni, ma ciò che ritengo giusto e doveroso da parte dell'Amministrazione Ferroviaria.

Cosa ne pensi tu?

Agostino Dagnino

● *Ci rallegriamo innanzitutto con Lei per l'avvenuta guarigione. Vediamo ora qual è la Sua posizione. Il provvedimento di cambio di qualifica approvato ai sensi dell'art. 2 della legge 40/1967 è stato registrato dall'Ufficio Controllo della Corte dei Conti e, pertanto, è divenuto oramai definitivo e irretrattabile.*

Ciò posto, l'unica soluzione possibile per soddisfare la Sua richiesta sarebbe quella di adottare un nuovo cambio di qualifica, questa volta da Applicato ad Operaio specializzato, in base all'art. 48 S.G.: tuttavia, visto che al momento non si verifica la necessaria disponibilità organica nella qualifica invocata, tassativamente prescritta dalla predetta norma, non riesce possibile per il momento far luogo neanche a tale provvedimento.

Abbiamo però accertato che la Sua posizione viene comunque tenuta in evidenza con l'intesa che verrà definita nel senso suindicato non appena si saranno verificate le condizioni volute dal ricordato art. 48 S.G.

Speriamo, quindi, che questo avvenga al più presto.

TRA CANTONE E CANTONE DELLO STESSO TRONCO

Cara « Voci »,

sono *Operaio d'Armamento* in forza al 43° Tronco di Porto Empedocle.

Ho chiesto di essere trasferito dal 43° Tronco 4° Cantone P. Empedocle al 35° Tronco di Agrigento Bassa 1° o 4° Cantone ed ho riportato nella graduatoria di trasferibilità (pubblicata sul F.D. Comp.le N. 18 del 16-3-74) punti 7,70.

Altri due Operai d'Armamento in forza al 35° Tronco hanno chiesto di essere trasferiti dai Cantoni di appartenenza ai Cantoni da me richiesti riportando nella suddetta graduatoria rispettivamente punti 5,70 e 3,70 e sono stati trasferiti anche se con punteggio inferiore al mio.

Ora desidero sapere da Voi se ciò che è stato fatto è regolare oppure no, cioè se è vero che i trasferimenti nell'ambito dello stesso tronco hanno precedenza su quelli in tronchi diversi.

Domenico Picone

● *La Commissione Azienda/Sindati, incaricata di programmare i trasferimenti di cui alla graduatoria di trasferibilità, ha ritenuto, conformemente alla disciplina vigente, di non disporre i traslochi per i quali non si verificasse il requisito della vacanza del posto di organico presso l'Impianto di destinazione.*

La Commissione suddetta, ha pure stabilito di far luogo ai movimenti interni da Cantone a Cantone dello stesso Tronco, in quanto essi non modificano l'organico esistente nell'Impianto.

FIGLINE VALDARNO

Signor Direttore,

sono l'ausiliario di stazione Paolo Beni, e Le scrivo anche a nome dei miei colleghi, nella speranza che questa lettera venga pubblicata, in modo da far conoscere alcuni dei tanti problemi che incontra il personale *delle piccole stazioni.*

Da diversi anni abbiamo cercato di portare a conoscenza degli uffici superiori due questioni, che ci interessano particolarmente, inviando delle lettere con le quali chiedevamo le rispettive soluzioni, lettere che passavano regolarmente da un tavolo a un altro senza essere prese in considerazione.

Non abbiamo fatto altro che chiedere la sistemazione dei sotterranei dove dobbiamo recarci ad accudire la caldaia che viene alimentata con carbone fossile, perché in questi locali non esistono aperture per consentire un agevole ricambio d'aria, di conseguenza dobbiamo riempirci di polvere e fumo naso gola e fin sotto i vestiti.

E dopo non abbiamo neanche la possibilità di lavarci per la mancanza di qualsiasi servizio igienico.

Paolo Beni

● *Abbiamo accertato presso il Servizio Movimento che i lavori per la sistemazione dei servizi igienici per il personale sono stati programmati dall'apposita Commissione per l'adeguamento degli ambienti. A tal riguardo è stata prevista la realizzazione di nuovi locali, previo ampliamento dell'attuale fabbricatino dei gabinetti pubblici.*

In attesa tuttavia dell'assegnazione dei relativi fondi, il competente Ufficio Lavori ha intanto predisposto, sentito anche il parere del personale della stazione, una sistemazione limitata sia dei sotterranei sia dei servizi igienici allo scopo di fronteggiare le esigenze immediate dell'impianto.

IL DLF PER I RAGAZZI SUBNORMALI

Su « Voci » di gennaio sono state pubblicate due lettere, una della Sig.ra Rosa Sellito sul problema dei ragazzi subnormali e spastici, l'altra del Sig. Adolfo Picci su questioni di assistenza INAF. Non è nostra intenzione entrare nel merito degli argomenti sollevati dai due lettori; cogliamo invece l'occasione per ricordare due nostre prestazioni forse poco conosciute. In occasione della « Befana » viene elargito ai figli ed orfani subnormali, o mino-

Movimenti nell'alta Dirigenza

L'ing. **Paolino MONTESANO** è stato nominato Direttore del Servizio Materiale e Trazione in sostituzione dell'ing. Carlo Bolognin recentemente posto in quiescenza per limiti di età e servizio. L'ing. **Francesco MONOPOLI** ha assunto la dirigenza del Servizio Lavori e Costruzioni in sostituzione dell'ing. Luigi Misiti, nominato Vice Direttore Generale.

Sono stati nominati Dirigenti Generali: l'ing. **Arnaldo D'Alessio** del Servizio Lavori; l'ing. **Edoardo Mori** del Servizio Movimento; il dott. prof. **Carmine Melino** del Servizio Sanitario; il dott. **Luciano Palmiotti** del Servizio Ragioneria, fuori ruolo e assegnato all'I.N.T. quale Direttore Amministrativo.

« Voci della Rotaia » porge a tutti i più vivi rallegramenti ed un augurio di buon lavoro.

rati, indipendentemente dall'età, un assegno di L. 12.000 da spendere liberamente. Sappiamo bene che trattasi di un intervento assai modesto, limitato purtroppo dalle disponibilità di cassa, ma il suo scopo principale è di far sapere a quegli sfortunati componenti che la famiglia ferroviaria non li dimentica. In attesa di concrete iniziative da parte degli organi competenti, quel piccolo assegno vuole essere, insomma, una simbolica offerta di calore umano.

Per ciò che riguarda i rapporti tra ferrovieri e INAF (lo stesso dicasi per la SIDA) abbiamo sempre svolto, e svolgiamo, una intensa attività di raccordo e, quando è il caso, di sollecito per una immediata liquidazione del dovuto. Al punto che, per una parte considerevole di pratiche, gli assistiti inviano direttamente all'Ufficio Centrale D.L.F. denunce, documenti e corrispondenza varia. Questa funzione di « ponte » comporta un rilevante incremento di responsabilità e lavoro, ma non è affatto sgradita all'Ufficio stesso perché la sappiamo utile, e, in particolari situazioni, indispensabile.

D. L. F.

CASA: COMPLESSA LA DOCUMENTAZIONE, INSUFFICIENTE IL PRESTITO

Una accorata e polemica lettera — che per mancanza di spazio siamo costretti a riassumere — è pervenuta dal Macchinista Giuseppe Panarella in servizio a Napoli Smistamento, che, come la grande maggioranza di noi ferrovieri, combatte la sua lotta per avere una casa.

In pratica, ai termini della legge 605-/1966, ha avanzato alla Direzione Comp.le di Napoli per concorrere alla concessione di un prestito per l'acquisto di una casa. Una volta che il collega Panarella è stato inserito nella graduatoria compartimentale definitiva, gli è stata richiesta la documentazione di rito.

Appunto da questa documentazione (indubbiamente tanto vasta quanto complessa) nasce la prima obiezione del Panarella: egli ritiene praticamente impossibile procurarla.

La seconda obiezione riguarda poi l'importo del prestito che non ritiene assolutamente adeguato all'attuale costo degli alloggi (a Napoli, afferma il nostro lettore, sarebbe dai 5 ai 7 milioni, a vano).

Per quanto riguarda la prima obiezione, abbiamo accertato direttamente presso il Servizio Personale come stanno le cose. In effetti, la documentazione richiesta è ingente: tuttavia, tutti coloro che finora hanno richiesto il prestito (e sono un buon numero) sono riusciti a procuraraela.

La seconda obiezione invece è oltremodo valida, tanto è vero che si sta studiando concretamente la possibilità di raddoppiare l'importo del prestito.

In vista di questa prospettiva, suggeriamo pertanto al collega Panarella di impegnarsi a fondo per mettere a punto la documentazione richiesta. E questo con il più caloroso augurio che possa presto risolvere il suo problema della casa.

GLI APPLICATI DI « CATANIA ACQUICELLA »

Cara « Voci »,

ti prego di pubblicare la presente, con la speranza che ne derivi un giusto riconoscimento per una benemerita categoria di ferrovieri.

Scrivo a nome degli Applicati Tecnici ed Amministrativi delle Officine Veicoli di Catania Acquicella: gran parte di essi sono ormai in quiescenza e, purtroppo, hanno lasciato l'Azienda senza ottenere la promozione al grado superiore (Capo) e, di conseguenza, il parametro 218. Quelli che sono rimasti, lasceranno il servizio nel corrente anno e sperano ancora nella promozione ad Applicato Capo.

Da tanti anni hanno avuto rapporti informativi eccellenti, che però non sono valsi a nulla. E si sentono mortificati, moralmente sconfitti nel vedersi passare avanti Applicati di altri impianti (dopo sette anni promossi Capi: vedi caso Ispettorato Sanitario) e Applicati inidonei.

Paolo Della Diocesi

● *La possibilità di conferire promozioni nell'ambito di una determinata Unità è subordinata in ogni caso — anche se si tratti di concorrenti all'avanzamento particolarmente meritevoli — alla sussistenza, presso l'Unità di appartenenza dei concorrenti medesimi, della disponibilità organica quale risulta dal raffronto tra pianta organica e consistenza.*

Bisogna tener presente che i passaggi stessi vengono effettuati in base a precise disposizioni legislative (art. 2 - 4° comma - della legge 40/1967). Queste norme stabiliscono che parte delle disponibilità verificatesi nell'ambito dei vari Servizi debbono essere riservate — in relazione alla percentuale che viene determinata dal Direttore Generale — ai cambi di qualifica in favore del personale inidoneo, ciò che inevitabilmente sottrae posti disponibili alle promozioni.

RAGAZZA-MADRE

Egregio Direttore,

Le parlo di un problema molto delicato, di famiglia: la mia famiglia è composta di moglie e tre figli.

La mia prima figlia, non sposata, dal 31-7-1974 è diventata ragazza-madre.

Con atto di notorietà del comune, ho incluso la neonata nel mio stato di famiglia; ma la piccola a tutt'oggi non gode di nessuna assistenza.

Sia la madre che la bambina vivono in casa mia.

Domando a Lei, caro Direttore, quali documenti devo presentare e quali sono le disposizioni di legge per avere l'assistenza della bambina da parte della nostra Amministrazione.

A. S. - Napoli

● *Abbiamo sottoposto il suo caso all'attenzione del competente Ufficio del Servizio Personale.*

Dobbiamo ora comunicarLe, con vivo rammarico, che le vigenti norme in materia non prevedono in situazioni quale quella da Lei prospettata l'attribuzione delle quote in aggiunta di famiglia.

SVILUPPO DI CARRIERA SODDISFACENTE, PROGRESSIONE ECONOMICA, NO

Cara « Voci della Rotaia »,

inizai il mio servizio ferroviario il 19-5-1943 come militare del Genio ferrovieri di stanza a Torino e sulla Chivasso-Aosta.

In data 2-11-1945 venni assunto nelle F.S. con la qualifica di Manovale, nel 1955 fui promosso Manovratore, nel 1958 Assistente di Stazione, nel 1961 Ass. P.le di Stazione (qualifica soppressa con l'avvento del riassetto) infine, in data 1-11-1970, Capo Gestione.

Lo sviluppo di carriera è stato soddisfacente, ma non così lo sviluppo economico. Ho atteso la legge detta Code del Riassetto ed ho inoltrato domanda per avere i benefici previsti dal Comma 3° di detta legge, ma la domanda verrà respinta non essendo io passato dalla nuova qualifica di Assistente Capo.

Col 1° gennaio di quest'anno il mio parametro sarà 245, fino ad ora era 206 al 3° scatto; domando perché, il collega che nel 1969 partecipò con me al Concorso di Capo Gestione non riuscendo agli esami, partecipando poi all'ultimo concorso da Capo Stazione e risultando idoneo e immesso nella qualifica nel giugno 1974, col 1° luglio 1974 è andato al parametro 245? Sei mesi prima di me!

Non voglio esporre né dilungarmi su altri casi, domando solo perché io, più anziano di qualifica da Assistente in poi, devo avere uno stipendio inferiore.

Roberto Filippini
Capo Gestione
Stazione di Lucca

● *Abbiamo pregato il Servizio Personale di controllare la Sua posizione. Ecco la risposta:*

Lo stipendio attribuito al Capo Gestione Roberto Filippini dal 1°-11-1970 (L. 1.551.952 - parametro 206 - cs. 1) debitamente riesaminato è risultato esatto e conforme alle disposizioni legislative vigenti e pertanto nessun difforme provvedimento può essere adottato, nei suoi confronti, da parte dell'Azienda ferroviaria.

Circa poi l'asserzione del Filippini di percepire uno stipendio inferiore a quello dei colleghi con minore anzianità di qualifica facciamo presente che, non avendo egli indicato alcun nominativo, non è possibile controllare l'esattezza di tale asserzione.

GESTORE-CONDUTTORE LIVELLO GERARCHICO CORRISPONDENTE

Cara « Voci »,

mi è giunto da poco il documento con la ricostruzione della carriera; ed invio a te una copia per esaminarla.

Il mio quesito è questo: è giusto che dal parametro 178 (Gestore) che mi era assegnato, una volta assunto come Conduttore quale vincitore di concorso esterno, ritorni al parametro iniziale 136 come nuovo assunto e non al parametro immediatamente superiore 181 come prevede la legge 27/74 art. 13?

Sergio Ghione
Conduttore
D.P.V. Alessandria

● *Come già abbiamo avuto occasione di ricordare in altri numeri di « Voci », la norma da Lei citata ha lo scopo di estendere il trattamento economico previsto nei casi di promozione o di passaggio mediante concorso interno a qualifica di carriera superiore, anche ai vincitori di concorsi pubblici.*

Pertanto, il legislatore ha espressamente limitato l'applicazione della ripetuta norma ai vincitori di concorsi pubblici a qualifica di carriera superiore dell'Azienda F.S., provenienti da altri gruppi di personale

(segue a pag. 24)

Per le merci un modo nuovo di viaggiare:

TRA GRANDI SCALI E TRENI

Il Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico, dott. Ferretti, ci illustra le profonde trasformazioni in atto nel trasporto delle cose.

IN OCCASIONE del viaggio in treno — in particolare del lungo viaggio — è abbastanza normale, per il viaggiatore singolo, per la famiglia, per le comitive, procedere in tempo utile alla prenotazione dei posti, a sedere, in cuccetta o in vagone letto. Tutto ciò può essere definito « programmazione »: l'utente da un lato e l'Azienda dall'altro prevedono ed organizzano con un certo anticipo il viaggio riservando a ciò, normalmente, una sezione del treno, perché il convoglio che ospiterà il viaggiatore, la famiglia o la comitiva, porterà altre « sezioni » dell'utenza che non ha organizzato in precedenza lo spostamento in ferrovia. Trasferiamo ora questo discorso al servizio merci, dove il criterio di « programmazione » viene ampliato e si propone di comprendere non una o più sezioni di uno stesso convoglio, ma l'intero treno.

Qualche tempo addietro abbiamo dato notizia di un particolare servizio, organizzato — in questa prospettiva — a Torino per il trasporto delle auto. In una stazione vicina al centro di produzione venivano concentrate le auto e quando erano in misura sufficiente veniva allestito un treno, con composizione bloccata, che in poco tempo, senza soste in scali intermedi le trasportava alla stazione di destinazione. L'esperimento era stato organizzato dall'Ufficio Commerciale di Torino retto, all'epoca, dal dott. Ferretti, l'attuale Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico che ha coerentemente portato avanti ed ampliato una esperienza che fu unanimamente giudicata positiva. Ci siamo, pertanto, incontrati con lui per tracciare un quadro delle innovazioni, per molti aspetti rivoluzionarie, già realizzate e previste per il servizio merci.

V.d.R.: Quale è stato il « discorso a monte » delle iniziative in programma?

FERRETTI: E' necessario fare una breve premessa, ricordare cioè la situazione di monopolio in cui operava la ferrovia prima dell'affermarsi dell'autotrasporto. In quella situazione accettare per il trasporto carri isolati da clienti occasionali, o anche singoli colli da e per qualunque stazione della rete costituiva oltre che un obbligo di pubblico servizio, anche un sistema di acquisizione di traffico. L'avvento dell'autotrasporto ha mutato radicalmente la situazione: la ferrovia dovrebbe quindi indirizzare le proprie capacità produttive verso gli impieghi che strutturalmente le sono connaturali, assumendo come propria « unità di traffico » tendenziale non già il singolo carro, e tanto meno il singolo collo, ma il treno completo. Da qui l'esigenza di una nuova politica tendente a massimizzare la concentrazione del traffico in alcuni punti deboli, come presupposto per mettere l'Azienda ferroviaria in grado di realizzare la più estesa possibile rete di collegamenti a treno completo, a marcia rapida, con il minor ricorso possibile a scali di smistamento.

V.d.R.: Le esigenze ora prospettate sono certo fondate, oltre che su considerazioni di carattere generale su precise rile-

COMPLETI

vazioni statistiche. Può darci qualche dato dei più significativi?

FERRETTI: Fino alla prima metà del 1973 su di una rete della lunghezza di circa sedicimila chilometri le ferrovie contavano 2.240 stazioni abilitate al servizio merci a carro completo. In realtà, il 90 per cento del traffico faceva capo a meno di 400 stazioni e in ben 1.939 impianti la media di carri caricati o scaricati era di appena un carro ogni due giorni. Le conseguenze di una così capillare rete di « punti di vendita » del trasporto merci sulla organizzazione del servizio, e in particolare sulla produttività del sistema sono intuibili, ad ogni modo vale la pena analizzarne qualcuna osservando, ad esempio, un po' da vicino cosa avviene materialmente quando una stazione a scarso traffico chiede di poter caricare un carro.

Trattandosi di un impianto a scarso traffico, appunto, è del tutto casuale e certamente improbabile che il carro del tipo richiesto vi si trovi disponibile per cui occorrerà farvelo giungere da una stazione di concentramento veicoli. In quest'ultima il carro vuoto, mediante una o più operazioni di manovra sarà messo in composizione al treno di inoltro, il quale, una volta giunto nella nuova stazione dovrà eseguire altri movimenti di manovra per sganciare il carro vuoto e piazzarlo sul binario atto al carico: una serie di operazioni che impegneranno il locomotore e terranno immobilizzato l'intero treno per non meno di mezz'ora. Da quel momento il carro sarà a disposizione dell'utente per il carico e in attesa del treno di inoltro per almeno altre ventiquattro ore; per la successiva messa in partenza con il treno di inoltro saranno necessari altri movimenti di manovra che impegneranno il locomotore ed il treno per un'altra mezz'ora. Altre operazioni si renderanno necessarie nella stazione di destinazione per porre il carro in posizione di scarico, ed altre ancora, termine, per reinserire il carro stesso nel ciclo di concentramento, prima, e di riutilizzazione, poi.

V.d.R.: Quali sono gli ordini di grandezza degli oneri relativi a queste operazioni?

FERRETTI: In base a calcoli attendibili, il loro costo, in termini di solo impiego di mezzi e di personale — tralasciando quindi il valore « tempo » della maggiore sosta imposta agli altri trasporti — vale a dire il costo medio di un carro caricato al Km zero, cioè prima che inizi l'effettivo percorso utile, è pari a quello che si incontra per far percorrere allo stesso carro una distanza di Km 300. Il danno derivante alla collettività da questa dispersione di mezzi rotabili e di trazione è apparso maggiormente evidente a partire dal 1972, da quando cioè i mezzi a disposizione dell'Azienda per il servizio merci si sono rivelati, a causa del crescente impegno richiesto nel settore viaggiatori, assolutamente insufficienti a fronteggiare la domanda di trasporto. Tale situazione ha reso inevitabile il ricorso sempre più frequente a sospensioni dell'accettazione dei trasporti ed a situazioni di traffico straordinario. Fu così che nell'anno successivo vennero adottati i due noti provvedimenti, della riduzione del numero delle stazioni abilitate al servizio merci — gli impianti interessati sono stati circa un migliaio — e del limite minimo di 100 Km, successivamente elevato a 150, di distanza dei trasporti accettabili; i provvedimenti furono dapprima vivacemente contrastati, ma alla fine sono stati riconosciuti validi non soltanto a fronteggiare una situazione di necessità, ma a delineare una politica nuova circa la funzione della ferrovia nel trasporto delle merci.

V.d.R.: Questi primi interventi, chiusura di stazioni, limite minimo per la accettazione di trasporti, eccetera, hanno portato a risultati concreti?

FERRETTI: A parità di numero di ore/treno la capacità di trasporto in tonnellate/Km è aumentata del 22%. Possiamo dire, con tutta tranquillità che se non si fosse ricorso a quei provvedimenti sarebbe stato impensabile che le ferrovie potessero far fronte all'improvviso massiccio aumento della domanda verificatosi tra il 1973 e il 1974 e che in alcuni mesi ha visto aumentare del 20% il traffico viaggiatori e del 24% quello delle merci.

V.d.R.: A prima vista potrebbe sembrare che la riduzione dei « punti di vendita » la formazione di treni bloccati non siano provvedimenti collegati tra loro; in effetti esiste una ben precisa interdipendenza?

FERRETTI: La concentrazione del traffico in un minor numero di impianti non ha solamente l'effetto di evitare la dispersione di impiego di mezzi e di personale, ma anche quello di migliorare la qualità del servizio. Una elevata affluenza di domande di trasporto, in una certa unità di tempo, rende infatti più agevole la formazione programmata di treni completi, ciascuno per una determinata stazione, permettendo di scavalcare uno o più scali di smistamento i quali, è noto, ritardano l'inoltro dei trasporti e costituiscono, pur essendo in molti casi necessari, fattore di rallentamento alla fluidità del traffico. Non si tratta di enunciati teorici, ma di esperienze concrete. Con la grande industria siderurgica, automobilistica, chimica, così come in alcuni settori della commercializzazione dei prodotti agricoli la programmazione dei trasporti a treno completo tenacemente perseguita, superando le inevitabili iniziali difficoltà, costituisce ormai un fatto irreversibile, pur nella attuale sfavorevole congiuntura. La riduzione dei termini di resa conseguita attraverso tale tecnica è stata elevatissima, ed il netto miglioramento qualitativo dei servizi ha accresciuto la competitività del mezzo ferroviario; se ne è avvantaggiato, ad esempio, il ciclo di utilizzazione dei carri.

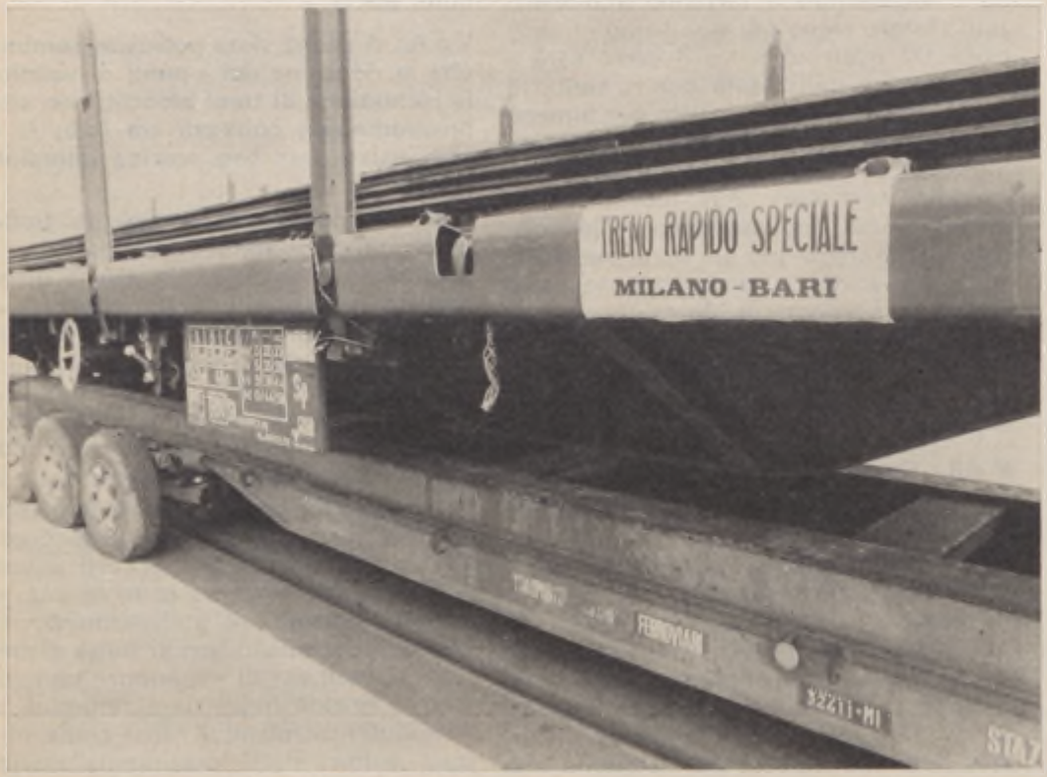
Nel giro di pochi anni, da quando da parte delle ferrovie si è posto l'accento su questo aspetto dell'organizzazione dei trasporti merci, l'aliquota di traffico svolta a treni completi si è più che triplicata, superando, nel 1974 i 13 milioni di tonnellate, vale a dire il 24% dell'intero traffico merci a carro completo.

V.d.R.: Questo per quanto riguarda i « grandi utenti », ma per il resto?

FERRETTI: D'ora in avanti lo sforzo organizzativo per realizzare la concentrazione del traffico dovrà, appunto, rivolgersi soprattutto in direzione dei traffici della clientela minore che si presentano diffusi in quell'ulteriore migliaio di scali ancora abilitati al servizio merci, nei quali si assomma attualmente appena un decimo dell'intero traffico svolto sulle ferrovie. L'utenza d'altra parte dovrebbe trovare la spinta a servirsi dei « gran-

(continua a pag. 6)

IL RAPIDO SPECIALE ROMA-BARI



IL TRENO merci rapido speciale è stato presentato contemporaneamente, in occasione del viaggio a Bari ed a Milano e alle conferenze-stampa sono stati invitati giornalisti, rappresentanti ed operatori commerciali e del settore dei trasporti.
A Milano l'incontro si è svolto sulla Terrazza Martini, uno splendido salone situato al sedicesimo piano di un edificio del centro di Milano; a Bari, nella stessa giornata i giornalisti sono stati ricevuti presso la Camera di Commercio. In queste stesse pagine il Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico dott. Ferretti parla diffusamente di questo speciale servizio merci: noi ci limiteremo qui a dare notizie sulle conferenze-stampa.
A Milano il dott. Ferretti ha illustrato l'iniziativa ad un pubblico di esperti attento ed interessato. Dopo una accurata analisi della situazione dei trasporti nel nostro Paese e dopo aver chiarito le premesse che hanno portato alla istituzione del Treno, ha parlato diffusamente del nuovo servizio. Gli interlocutori, tutti esperti del traffico merci, hanno posto interessanti quesiti e le risposte del dott. Ferretti sono sempre state precise ed esaurienti. In particolare è stata fornita ogni assicurazione che la circolazione di questi treni verrà seguita con cura e, dando per scontato il successo dell'iniziativa, sono stati tracciati per sommi capi i programmi per uno sviluppo del traffico merci con treni a composizione bloccata.
A Bari, la presentazione ha avuto luogo a cura del prof. Troilo del Servizio Commerciale. Le iniziali perplessità e un certo scetticismo degli operatori sono stati presto superati nel corso della discussione che è seguita alla conferenza. In particolare si è manifestato un aperto compiacimento per la scelta, come capolinea della nuova relazione, una località del Sud, scelta che conferma l'impegno della nostra Azienda di contribuire in modo sempre più determinante allo sviluppo economico del Mezzogiorno.

Sulla Terrazza Martini il Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico ha illustrato l'iniziativa a un pubblico di esperti attento e interessato.

(segue da pag. 5)

di scali » in luogo di quelli abituali, nella migliore qualità del servizio — e cioè immediatezza di inoltro — e nella garanzia di regolarità della resa.
La programmazione e pubblicazione dei giorni e degli orari di partenza e di arrivo dei treni merci effettuati fra i principali centri della rete — a somiglianza di quanto avviene per i treni viaggiatori — con possibilità di prenotazione del tipo di carro desiderato, per il giorno di carico prescelto e preavviso al destinatario dell'ora di arrivo, dovrebbe costituire per la clientela il principale fattore traente verso la concentrazione delle spedizioni ora disperse in una pluralità di scali e di giorni.

V.d.R.: Il merci rapido speciale tra Bari e Milano entrato da poco in servizio è quindi il primo di una serie?

FERRETTI: La creazione — necessaria per gradi e tempi successivi — di una rete di treni « intercity-merci », a marcia rapida e percorrenza prevalentemente notturna appare oggi la soluzione più valida per realizzare quel salto di qualità della prestazione e quella massima utilizzazione delle capacità potenziali di trasporto merci del sistema, col minimo dispendio di energia che la collettività domanda e che le prospettive dello sviluppo economico a venire impongono di conseguire.

V.d.R.: Il nostro programma di sviluppo del trasporto merci quali riflessi lascia prevedere per l'autotrasporto?

FERRETTI: La concentrazione del traffico merci non è soltanto un fatto tecnico-organizzativo, ma anche e soprattutto, una precisa scelta politica in ordine al ruolo dei vari modi di trasporto terrestre. Nella misura in cui la ferrovia si indirizzi verso la riduzione dei propri « punti di vendita » e l'adozione di limiti minimi di distanza dei trasporti che intende accettare, lascia uno spazio operativo che soltanto il mezzo stradale può riempire. Ma se correlativamente, tale scelta si traduce, come deve tradursi, in un miglioramento della qualità del servizio ed in una riduzione del costo di produzione del trasporto ferroviario la competitività di questo sulle distanze medio-lunghe si accresce. Ne conseguirà allora l'innesco di un processo di osmosi reciproca di traffico fra il modo di trasporto ferroviario e quello stradale, con correlativo allargamento dell'area di sviluppo delle varie forme di « intermodalità », dai grandi containers al trasporto combinato propriamente detto, quello, cioè, realizzato mediante il carico di semirimorchi, autocarri, autotreni o casse intercambiabili su carri ferroviari.
Ma penso che, su questo argomento, sia meglio rimandare il discorso, che — necessariamente — non potrebbe essere breve, ad altra occasione.

Altri 200 miliardi per la "direttissima"

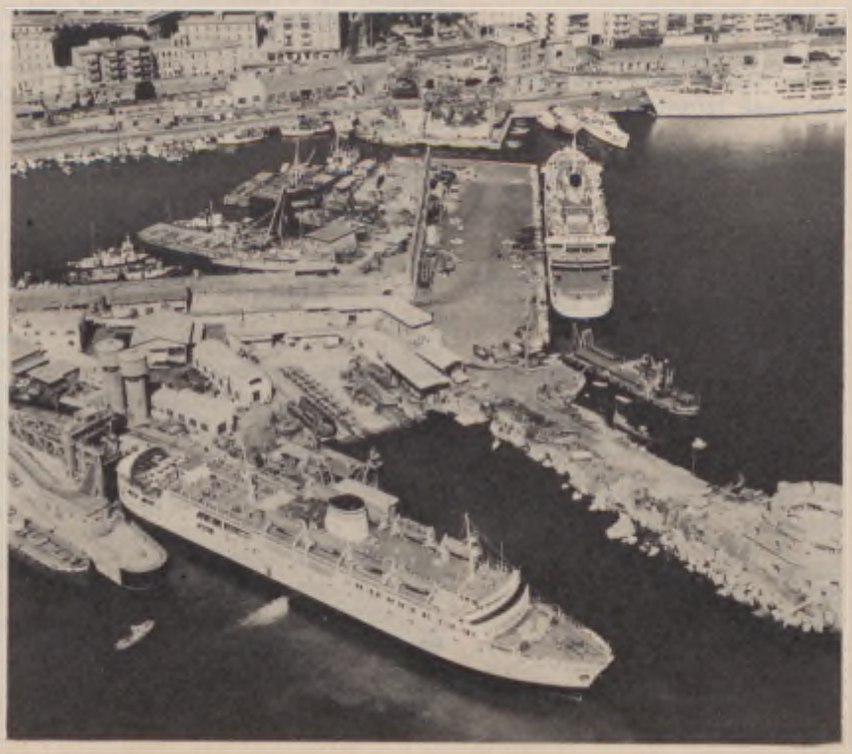
SU PROPOSTA del Ministro dei Trasporti Martinelli, il Consiglio dei Ministri nella seduta del 23.5.1975 ha approvato lo schema di disegno di legge che autorizza un ulteriore stanziamento di 200 miliardi di lire per finanziare i lavori di quadruplicamento dell'ansa di Arezzo della « Direttissima » Roma-Firenze.
Uscendo dalla sala delle riunioni di Palazzo Chigi il Ministro Martinelli ha dichiarato: « Sono lieto che si sia potuto finalmente destinare una somma di almeno 200 miliardi per la Direttissima. La somma certamente non basterà per tutto il tratto Città della Pieve-Figline Val d'Arno, la previsione è di circa 300 miliardi, ma tenuto conto dei tempi tecnici di indizione degli appalti e di esecuzione, una provvista di mezzi di 50 miliardi all'anno a partire dal 1975 fino al 1978 sarà sufficiente per la parte di opere eseguite. Con questo stanziamento vengono soddisfatte le attese dei numerosi lavoratori che prestavano la loro opera nel tratto in parola, ed i cui licenziamenti erano stati preannunciati e in alcuni casi effettuati. Il tratto Roma-Città della Pieve sarà terminato entro quest'anno e grazie a un collegamento di poche centinaia di metri potrà funzionare con l'orario estivo del 1976 ».

G. LABELLA

Molo di emergenza a C. Vecchia

UN'INVASATURA di emergenza per le navi traghetto per la Sardegna sarà costruita a Civitavecchia. La decisione è scaturita da una riunione alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle FS, del Genio Civile per le opere marittime, della Capitaneria di porto, il Sindaco e numerosi operatori economici e rappresentanti sindacali. L'invasatura di emergenza sarà realizzata alla radice del molo Vespucci e presenterà caratteristiche tali da non intralciare l'operatività del molo stesso per il traffico delle merci secche, diversamente dal primitivo progetto già approvato. E' questo l'aspetto più significativo dell'accordo raggiunto. L'invasatura entrerà in funzione soltanto nei casi di accertata emergenza o in caso di avaria degli attuali impianti delle navi traghetto.

S. A.



Un premio alle ferrovie

Il Trofeo « Corriere dello Sport » destinato a personaggi del mondo dell'arte, della cultura, del giornalismo, dello sport e dell'industria è stato assegnato alle ferrovie per « la diffusione più capillare data allo sport italiano ». Alla cerimonia della consegna dei premi, svoltasi a Milano presso la Galleria del Diamante, erano presenti, per la nostra Azienda, il Direttore Compartimentale ing. Sottile e il nostro Direttore dott. Ciambricco.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Assegnati i premi CIFI

A Roma, nella sala delle riunioni del Consiglio di Amministrazione dell'Azienda ha avuto luogo la tradizionale cerimonia della consegna dei premi e delle borse di studio che il Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani — C.I.F.I. — conferisce ai figli dei dipendenti delle F.S., della Motorizzazione Civile, delle Ferrovie e Tramvie concesse. Il Ministro dei Trasporti ha voluto porgere, nella circostanza, il saluto di commiato all'ing. Carlo Bolognin, Direttore del Servizio Materiale e Trazione che, per raggiunti limiti di età, ha lasciato l'Azienda: proponendo così ai giovani presenti un incontro di alto significato morale.
Dopo il saluto e le espressioni di compiacimento che il nostro Direttore Generale, ing. Mayer, nella sua qualità di Presidente del C.I.F.I. ha indirizzato ai giovani, ha preso la parola il Ministro per esprimere il suo più vivo apprezzamento al C.I.F.I. per il concreto e fattivo contributo di studio, di ricerca e, attraverso le sue pubblicazioni, anche di aperto dibattito per la soluzione di molti dei maggiori problemi tecnici che interessano il settore dei trasporti. Il sen. Martinelli ha anche elogiato i giovani per l'alto punteggio conseguito nel corso degli studi e si è complimentato con i genitori presenti alla cerimonia.
Ha rivolto un saluto ai premiati anche l'ing. Bolognin esortandoli a continuare negli studi con lo stesso entusiasmo e profitto.
Ed ecco l'elenco dei premiati:

PREMIO ROMA di L. 400.000 per laureati in materie tecniche o scientifiche figli di Soci o dipendenti o pensionati ferroviari:

alla Dott. Adriana Venturi, figlia del Capo Deposito Sup. a r. Armando, di Firenze, Laurea in matematica (110 lode).

Borse di Studio CIFI di lire 250.000 per Studenti Universitari figli di Soci del CIFI:

a Tebrio Rosati, figlio dell'Ing. Lorenzo Vice Direttore della STEFER di Roma, Studente del 4° anno di Ingegneria (media 30,3); a Carmelo Tommasi, figlio dell'Ing. Vincenzo, Capo Ufficio Compartimentale Movimento FS, Verona, Studente del 4° anno d'Ingegneria (media 30,00); a Emanuela Catania, figlia dell'Ing. Pietro, Dirigente Generale F.S. a r. Roma, Studentessa del 4° anno di Filosofia (media 32,1).

Borse Ferrovieri FS di lire 250.000 ciascuna per Studenti Universitari figli od orfani di dipendenti o pensionati FS:

a Giampiero Spiga, figlio del Geom. Alberto Seg. Tecnico Sup. 1ª cl. U. Materiale e Trazione di Bologna, Studente del 5° anno di Ingegneria Nucleare (media 32,3); a Luigi de Luca, figlio di Nicola Seg. Sup., Ufficio Ragioneria di Napoli, Studente del 1° anno di Ingegneria Aeronautica (media 31,4); a Marco Spiga, figlio del Geom. Alberto c.s., Studente del 3° anno di Ingegneria Elettronica (media 31,2); a Vito Antonio Sasanelli, figlio di Michele, Manovratore Capo a Bari, Studente del 5° anno di Ingegneria Elettrotecnica (media 30,3); a Franco Bertolani, figlio di Ferruccio, Capo Stazione Sup. a Carpi, Studente del 4° anno di Ingegneria Elettrotecnica (media 30,00); a Francesco Iovine, figlio di Michele, Seg. Tecnico Sup. 1ª cl. Roma, Studente del 3° anno di Lettere (media 33); a Antonio Rossitto, figlio di Giuseppe, Capo Stazione Sup. di Priolo Melilli, Studente del 1° anno di Medicina (media 33).

Borse di lire 100.000 ciascuna per licenziati di Scuole Medie Superiori figli di dipendenti o pensionati ferroviari:

a Valerio Mais, figlio di Giorgio, Seg. Tecnico Sup. Ufficio I.E. di Ancona; a Massimo Pappalardo, figlio di Vincenzo, Applicato Tecnico Officina G.R. di Voghera; a Anna Barreca, figlia di Vincenzo, Seg. Sup. 1ª cl. Ufficio Ragioneria di Palermo; a Antonio Vicino, figlio di Andrea, Capo Tecnico della linea ad Avellino; a Ezio Venturino, figlio di Ernesto, Seg. Tecnico Sup. Servizio Lavori di Roma; Irma Scapigliati, figlia di Roberto, Capo Stazione Sup. Orte; a Patrizia Favilli, figlia di Renzo, Capo Stazione Sup. Genova S.P. darena; a Elda Della Fazia, figlia di Angiolino, Primo deviatore, Pescara.

Borse Enrico PROSPERI di lire 50.000 ciascuna per figli o orfani di dipendenti in servizio o in quiescenza del Servizio Impianti Elettrici delle FS. Studenti delle Scuole Medie Superiori (ultimo anno escluso):

a Cecilia Candelari, figlia dell'Ing. Sergio, Dirigente Sup. Ufficio I.E., Torino; Angela Albertini, figlia di Enrico, Tecnico I.E., Ufficio I.E., Bologna; a Flavio Mais, figlio di Giorgio, Seg. Tecnico Sup. Ufficio I.E., Ancona; a Maria Picciafuoco, figlia di Enzo, Seg. Tecnico Sup., Ufficio I.E., Ancona.

Volontari del sangue in Campidoglio

Premiati 25 ferrovieri; era presente, con loro, il Vice Direttore Generale dott. Semenza.

LO SCORSO ANNO, in Campidoglio, alla cerimonia per la consegna dei premi ai donatori di sangue i ferrovieri erano in quindici e già costituivano il più numeroso gruppo aziendale. Quest'anno erano in venticinque a ricevere il premio ed è questo un motivo di soddisfazione e di orgoglio per quanti da tempo si prodigano per organizzare e propagandare questa nobilissima iniziativa.

Abbiamo già parlato in diverse occasioni dei gruppi aziendali di donatori di sangue, ma è opportuno ricordare che si tratta di una istituzione della Croce Rossa Italiana che si propone in tal modo di rendere più razionale e meno dispersiva la donazione. Gli aderenti al Gruppo, infatti, beneficiano oltre che delle normali provvidenze, controllo medico, esame accurato del sangue, riposo, anche di un particolare tipo di assistenza; ove se ne verificasse la necessità ad essi viene garantito il sangue di cui dovessero aver bisogno direttamente o per i loro familiari. Con la creazione di scorte consistenti e con una disponibilità di donatori volontari viene così sottratta alla speculazione, purtroppo presente anche in questo settore, la fornitura del sangue.

In Campidoglio, dopo la presentazione del Sindaco di Roma, il Vice Presidente della Croce Rossa, prof. Consalvo, ed il dott. Conforti del Centro Trasfusionale hanno illustrato le varie iniziative. Indubbiamente si stanno facendo notevoli progressi, il numero dei donatori è in continuo aumento, ma nella ricerca del sangue non ci si può fermare, non si può indicare nessun traguardo definitivo. E' necessario precedere sempre, migliorare le medie e le statistiche senza porsi un limite perché, purtroppo, si registra un sempre maggior bisogno di sangue. Per questo motivo verrà incrementata l'attività delle autoemoteche per la raccolta sulle piazze e nei luoghi di lavoro. Per quanto riguarda quest'anno il bilancio della raccolta effettuata tra noi ferrovieri dall'unità mobile trasfusionale che nel giro di vari impianti e presso la Direzione Generale è stato particolarmente interessante.

I nostri agenti premiati, come abbiamo detto, hanno costituito il gruppo più numeroso, ma anche il più « appariscente » con la loro impeccabile divisa, e il dott. Semenza, nostro Vice Direttore Generale intervenuto alla cerimonia si è complimentato con tutti loro.

Gruppo « Dep. Loc. Roma Smistamento »: Nazzareno Polverini, Angelo Venditti; Gruppo « Dep. Loc. S. Lorenzo - Nello Innocenzi »: Sergio Landi, Domenico Berrettoni, Gaetano Ciotola, Fernando Drudi, Carlo D'Erasmo, Filippo Giovannelli, Antonio Felci, Enrico Pompi, Giovanni Pretta, Angelo Serafini; Gruppo « Personale Viaggiante Roma Città »: Antonio Landini, Adriano Carocci, Piero Mastrofabi, Angelo Rotondi; Fausto Meloni, Romolo Consolini, Fausto Lattari, Franco Lispi, Riccardo Scarpelli, Angelo Stazzi, Filippo Romeo, Piero Mastrofabi, Massimo-Ruggero Pacetti.

Il Vice Direttore Generale dott. Semenza consegna a Wladimiro Chellini C.D. a Roma S. Lorenzo ed a Massimo Ruggero Pacetti C. Treno di Roma Tiburtina un dono-ricordo per l'attività svolta in seno ai Gruppi Donatori di Sangue di Roma.

Vietato fumare

DAL PRIMO giugno non si può fumare « nei compartimenti per non fumatori » anche nel caso che gli altri viaggiatori fossero consenzienti.

Lo prescrive un decreto del Ministro dei Trasporti, Sen. Martinelli, con il quale si rende assoluto un divieto già esistente, ma attenuato (consenso eventuale di altri viaggiatori) dall'attuale dizione dell'art. 4 delle « condizioni e tariffe », che, in base al decreto, viene modificato. Praticamente, chi fumerà in compartimenti per non fumatori commetterà un'infrazione, anche se gli altri viaggiatori presenti nel compartimento stesso fossero d'accordo. Si potrà dar libero sfogo alla passione per la sigaretta solo nei compartimenti fumatori e nei corridoi. L'art. 2 dello stesso decreto prescrive l'emanazione da parte della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato delle norme di applicazione. Lo scopo del provvedimento è evidentemente, quello di separare il più possibile i fumatori dai non fumatori.

S. A.

A Milano si è fermato soltanto il cuore del ferroviere

ABBIAMO sotto gli occhi un giornale di Milano con il resoconto del tragico incidente sul lavoro che è costato la vita al nostro collega Agostino Gandolfi, Manovratore alla stazione di Milano Centrale. La cronaca descrive la meccanica dell'incidente con competenza e precisione e infine con un imprevedibile « a capo » conclude: « l'Espresso è comunque partito per Chiasso e Calais con pochi minuti di ritardo ».

A tu per tu con questo sconcertante « comunque » ci è tornato alla memoria il famoso libro di Enrico M. Remarque « Ad Ovest niente di nuovo ». Insomma, alla fin dei conti, la cosa più importante, la partenza del treno in orario, era regolarmente avvenuta: non ci sembra di dover dare diverso significato a quel « comunque ».

Certo, è un obbligo ben preciso di noi ferrovieri quello di far partire i treni, farli viaggiare possibilmente in orario, farlo anche se fa freddo, se nevica, se c'è nebbia, se bisogna andare a cercare le carrozze sul piazzale perché ce ne sono poche e qualche volta è difficile metterne assieme per fare il treno: è il nostro mestiere e se qualcuno resta immobile per sempre sui binari non si ferma nulla all'infuori del suo cuore. Questo è il senso recondito della frase con cui, forse senza rendersene conto, il cronista ha chiuso il suo « pezzo ». Certo, lo sappiamo tutti che il nostro è un lavoro fatto anche di pericolo. Però non ci piace leggere su un giornale che un treno è partito in orario malgrado sui binari fosse rimasto il corpo senza vita di uno dei nostri. E vogliamo essere certi che questa nostra reazione sia la stessa di tutti i viaggiatori che erano su quel treno, sull'Espresso 200 in partenza per Chiasso e Calais: tutti avrebbero preferito partire in ritardo, di un giorno o di un anno, se era questo il prezzo della vita di Agostino Gandolfi.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

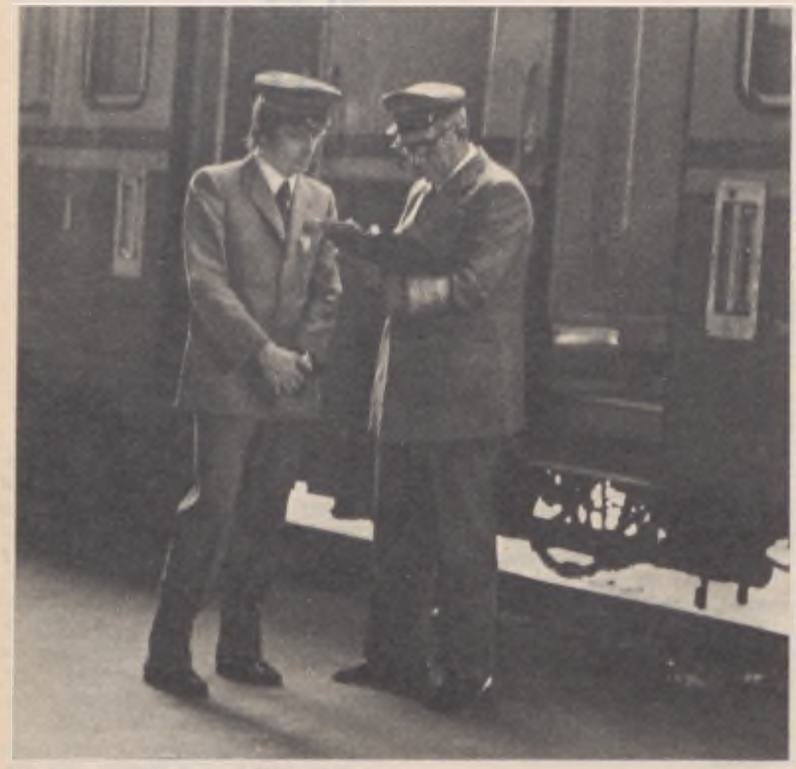
Ha preso il via l'orario '74-'75

Le principali innovazioni nei servizi interni ed internazionali. Miglioramenti nelle relazioni interessanti il Mezzogiorno.

SENIGALLIA, una delle località più belle della riviera adriatica, è stata quest'anno sede delle Conferenze Nazionali Orario dei treni viaggiatori e merci.
Negli anni passati le Conferenze venivano tenute quasi sempre a Roma, nei saloni del fabbricato della stazione Termini, in via Giolitti. Poiché una lunga permanenza a Roma comportava non pochi disagi per gli « oraristi » delle sedi periferiche, l'Azienda ha cercato una soluzione nuova, quella appunto di Senigallia e del suo « City Hotel », moderno e funzionale, economico e confortevole.
Si è lavorato in serenità e col migliore impegno, secondo la tradizione delle nostre conferenze: soprattutto si è cercato di predisporre un orario rispondente alle attuali esigenze del Paese e dell'Azienda.

NUOVO ORARIO

Quest'anno circoleranno sulla nostra rete oltre 614.000 treni/chilometro. Si verificherà, quindi, un aumento complessivo di 11.769 treni/chilometro, 2.820 dei quali per convogli a carattere locale e i rimanenti 8.949 per i treni a lungo percorso, sia permanenti che periodici estivi. Questi incrementi deriveranno principalmente dall'immissione in orario dei treni stagionali che nello scorso anno venivano effettuati come « straordinari »; l'aumento effettivo sarebbe, pertanto, di circa 6.000 treni/chilometro al giorno.
Ma ciò che realmente caratterizzerà il nuovo orario biennale sarà l'aumento del livello di comfort per l'immissione in servizio di nuovo materiale rotabile che consentirà gradatamente di completare la « dieselizzazione » dei servizi viaggiatori e di rinnovare il parco. Per quanto concerne, infatti, le nuove carrozze, le 292 « UIC-X », 231 delle quali con impianto di aria climatizzata, entrate in esercizio dal giugno dell'anno scorso permetteranno di presentare « climatizzati » tutti i principali treni rapidi a materiale ordinario, sia nella prima che nella seconda classe; inoltre, sono in via di ultimazione le consegne delle carrozze « gran conforto », consegne che saranno completate entro il corrente anno. Ciò consentirà l'impiego progressivo di queste speciali vetture nei treni rapidi più importanti e renderà, altresì, disponibili per altri servizi le carrozze « UIC-X » attualmente impegnate in questo settore. Sempre in tema di vetture, durante il corso del nuovo orario continueranno le consegne delle carrozze « self-service » i cui primi esemplari sono già entrati in servizio sulla Milano-Venezia, mentre le carrozze letto tipo « T2S » saranno consegnate nel quantitativo previsto entro la prima metà del 1976. Durante il nuovo orario numerose saranno anche le consegne di materiale di trazione come, per esempio, quelle delle 40 unità del tipo « ALN 668 » che inizieranno nella seconda metà di quest'anno. Naturalmente, tutti questi nuovi mezzi incideranno ancora di più sulla scelta dei viaggiatori che già nel 1974 hanno fatto registrare, rispetto all'anno precedente, un aumento quantitativo medio intorno all'8%.



Conferenza orario dei treni merci

PRECEDUTA dalla riunione per l'orario dei treni merci internazionali e dalla conferenza-orario dei treni viaggiatori ha avuto luogo a Senigallia la conferenza-orario dei treni merci dell'intera rete. Impostando il nuovo orario, che è entrato in vigore il 1. giugno, si è cercato soprattutto di conseguire l'utilizzazione ottimale dei mezzi di trazione per assecondare le nuove correnti di traffico.
Particolarmente curati sono stati gli orari dei treni che daranno ulteriore incremento al traffico dei trasporti a carro da inoltrare a treno completo.
Per quanto riguarda il traffico merci delle piccole partite a resa accelerata, il Servizio Movimento, chiamando nel mese di marzo a raccolta gli esperti centrali e compartimentali del settore a Paola (Cosenza), ha illustrato la nuova normativa che sarà attuata col nuovo orario. Sono stati stabiliti, quindi, gli itinerari dei carri misti normali che collegheranno i Centri Resa Accelerata (C.R.A.) tra di loro e questi con gli altri di prossima istituzione nel Meridione basando il tutto su un'idonea numerazione.
L'innovazione è semplice: dalla lettura del numero, assegnato all'itinerario, s'individueranno il Compartimento e il C.R.A. di partenza, il compartimento e il C.R.A. di arrivo, il tipo del carro, la specie del trasporto, mentre per le località non dotate di C.R.A. il nuovo sistema si ridurrà all'individuazione dei Compartimenti di arrivo e partenza.
Ad esempio l'itinerario 8213 riguarderà l'inoltro delle merci in piccole partite a resa accelerata col misto normale in carro coperto del tipo G dal C.R.A. di Lamezia al C.R.A. di Brescia. La prima cifra 8 indica il Compartimento di Reggio Calabria, la seconda cifra 2 indica il C.R.A. di Lamezia, la terza cifra 1 il Compartimento di Milano e la quarta cifra 3 la località di destinazione che è il C.R.A. di Brescia. Se la seconda e la quarta cifra risultano comprese tra 0 e 5 l'itinerario serve per collegare due Centri Resa Accelerata, se invece la seconda cifra è 6 oppure 7 la località di partenza non è sede di C.R.A.

Franco DELLI CARRI

Costruttori europei a congresso

SI E' SVOLTA recentemente a Firenze nel Palazzo dei congressi l'Assemblea generale dell'« Association Internationale Constructeurs de materiel roulant » che riunisce costruttori ferroviari di dodici paesi europei. L'Assemblea, che ha luogo ogni anno in una diversa città d'Europa, si è tenuta quest'anno in Italia su invito dell'Unione Costruttori Ferroviari Italiani.
Nell'occasione è stata presentata ai congressisti una relazione sullo stato attuale della tecnica della cassa ad assetto variabile. Al riguardo, il relatore ha illustrato ampiamente le caratteristiche del nuovo elettrotreno con la cassa ad assetto variabile, realizzato dalla Fiat per conto della nostra Azienda. Come noto, questo treno, oltre a presentare una eccezionale stabilità di marcia per mezzo dell'applicazione delle più perfezionate tecniche costruttive, consente, grazie alla possibilità di rotazione della cassa verso il centro delle curve, di mantenere inalterato il comfort dei viaggiatori anche quando viene notevolmente superata la velocità che possono mantenere in curva gli attuali treni rapidi.

P.

Un esperimento sulla Genova-La Spezia

Un "'75" tutto nuovo

LA STAMPA dei fascicoli orario di servizio, oltre che di tutte le altre pubblicazioni inerenti l'attivazione dell'orario ferroviario, costituisce per l'Azienda FS un impegno eccezionale di mezzi e di personale, che normalmente è concentrato in un breve intervallo di tempo, tanto è vero che ogni volta si teme di non arrivare ad uscire per la data fatidica di inizio del nuovo orario.

Fra tutte le pubblicazioni che vengono elaborate per ogni nuovo orario, i fascicoli orario di servizio sono quelli più importanti e tutto il personale FS d'esercizio ne è pienamente interessato.

La numerazione dei fascicoli, oltre che la stessa regolamentazione, è fissata dalla Prefazione all'Orario Generale di servizio: vi sono 162 fascicoli diversi, comprese le Prefazioni (p. I e II) ed ogni Compartimento ha i suoi numeri assegnati: così ogni agente conosce il suo fascicolo e come numero e come contenuto da quando inizia ad utilizzare tale importante strumento di lavoro.

Da quando è iniziata in Italia l'applicazione dell'ora legale se ne stampano circa un milione di copie: 620 mila per l'edizione estiva e 380.000 circa per l'edizione invernale, dato che l'ora legale comporta variazioni solo alle linee dei Compartimenti a nord della trasversale Roma-Ancona.

I fascicoli debbono essere consegnati a tutto il personale interessato prima dell'attivazione dell'orario e quindi è evidente che si cerca ogni possibilità, che la tecnica tipografica possa offrire, per ridurre i tempi di stampa, tenuto conto delle varie fasi, complesse e laboriose, attraverso le quali si svolge la elaborazione e la compilazione di ogni fascicolo ed a cui sono interessati un po' tutti i servizi dell'esercizio.

Nel passato hanno subìto delle modifiche nel formato e nel contenuto ma con la dovuta cautela, in quanto ogni loro trasformazione comporta anche modifiche ai regolamenti, che non sempre è facile ed opportuno attuare.

Stavolta l'innovazione è importante anche se ancora sul piano sperimentale e si è ottenuta grazie alla utilizzazione della nuova tecnica della fotocomposizione, che si va imponendo nell'industria grafica e che ha anche l'enorme vantaggio di costituire un valido collegamento fra elaborazione elettronica e stampa. Si è sperimentato che la fotocomposizione riduce notevolmente i tempi di composizione, elimina numerose difficoltà relative alle correzioni che si debbono apportare dopo la impostazione delle prime bozze, e può anche essere la base per una nuova organizzazione del settore degli orari, che partendo dalla elaborazione elettronica possa impostare un sistema più razionale e più veloce per lo studio e la definizione degli orari dei treni viaggiatori e merci, rispetto a quello tradizionale che, in effetti, non risponde più alle attuali complesse esigenze del traffico.

Utilizzando queste nuove tecniche e tenendo conto delle esigenze prospettate dal personale, sia viaggiante che di linea, è stato studiato un nuovo tipo di fascicolo, stampando come prototipo quello della linea Genova-La Spezia, il n. 75. Nello scorso mese di febbraio è stato distribuito al personale interessato perché lo utilizzasse, in aggiunta a quello normale, e desse entro maggio il proprio parere.

Gran parte del personale ha espresso un giudizio largamente favorevole sull'innovazione. Si tratta ora di continuare sulla strada intrapresa approfondendo tutti i vari aspetti del complesso problema per arrivare così alla impostazione di fascicoli orari di servizio più funzionali e più rispondenti alle esigenze del personale.

Convegno dell'Associazione internazionale del Congresso delle Ferrovie

SOTTO la presidenza del Dott. Ercole Semenza, Vice Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, e alla presenza degli Assessori ai Trasporti e Turismo della Regione Emilia-Romagna, della Provincia e del Comune di Bologna, e di rappresentanti delle Ferrovie, della CIT, di importanti industrie nazionali e di Autorità locali, si è riunito a Bologna il Comitato Organizzatore dell'AICCF, l'Associazione Internazionale del Congresso delle Ferrovie, che sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica, terrà un Convegno nella città felsinea dal 28 settembre al 5 ottobre.

Costituita nel lontano 1885, a Bruxelles, l'AICCF riunisce periodicamente rappresentanti di Governi, Amministrazioni ferroviarie, Organismi e industrie del campo dei trasporti, al fine di fare il punto sulla situazione e tracciare le prospettive di sviluppo della ferrovia che, d'altra parte, in questi tempi è in grande rilancio in tutto il mondo sia per le conseguenze della crisi energetica sia per il diverso ruolo assegnato al trasporto pubblico.

Il Congresso di quest'anno, che vedrà la partecipazione di circa 500 Delegati provenienti da ogni parte del mondo, avrà come tema « Progresso e sviluppo futuro delle ferrovie » il che consentirà ai numerosi relatori già iscritti sia di mettere a fuoco le peculiarità dei servizi attualmente offerti dalla ferrovia, specie nei collegamenti internazionali, sia di illustrare l'andamento della crescente competitività globale che caratterizzerà, nel prossimo decennio, il trasporto ferroviario rispetto ai mezzi di trasporto alternativi.

La preparazione di questa importante assise — che si svolgerà nei nuovi modernissimi impianti del Palazzo dei Congressi di Bologna — è ormai in fase molto avanzata, grazie anche alla collaborazione tra l'Azienda delle FS, che ne cura l'organizzazione, e le Autorità e gli Enti Bolognesi, che si sono impegnati al massimo con il loro tradizionale senso di ospitalità per accogliere degnamente i delegati e i rappresentanti della Stampa provenienti dai cinque Continenti.

Metrò Milano: + 2 km

LA METROPOLITANA di Milano si è arricchita di un nuovo tronco di linea che prolunga di circa due chilometri, con l'apertura all'esercizio di altre tre stazioni (Bande Nere, Primaticcio, Inganni) la diramazione da Gambara della linea rossa, quella proveniente da Sesto-Marelli.

La costruzione del manufatto è stata realizzata a cielo aperto grazie alla disponibilità di spazio connessa alla larghezza delle superfici stradali, mentre, per la prima volta, si sono eseguiti settori di paratie lunghi sette metri ed impiegate formelle in calcestruzzo prefabbricate per il getto delle coperture.

L'opera, che immette razionalmente nella rete dei trasporti rapidi una zona densamente urbanizzata della periferia milanese, è costata dieci miliardi ed è la prima a beneficiare di un contributo statale previsto dalla legge 1042.

Luigi PAINA

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Maggiore presenza dell'Italia nell'area ferroviaria europea

Parigi, aprile-maggio

Le strutture espositive hanno sempre poggiato su ambienti vastissimi, sconfinati, capaci di fare immediatamente colpo sul visitatore. Tuttavia l'ex hangar dell'aeroporto di Le Bourget, che ospita « Transport Expo 1975 », sembra volersi accordare in maniera particolare con il gigantismo che da qualche anno s'è impossessato di Parigi. Una città sospinta da necessità (e forse anche da legittima vanità di regina che non intende assolutamente essere detronizzata) ad adeguarsi ai ritmi di un dinamismo ultramoderno che rischia di farsi ossessivo. Non per nulla si é parlato di paesaggio futurista alla Défense, dove il Métro regionale gioca la sua grande carta. Sono ovviamente i francesi a fare la parte del leone in questo « 2° Salone Internazionale delle Tecniche avanzate e delle innovazioni nei Trasporti di superficie ». Gran parte delle loro industrie specializzate risultano presenti, e la rassegna insiste su avveniristici mezzi di trasporto, dai Minitrams ai Semi-metro, all'Aerotreno, sui più moderni strumenti di pedaggio automatico, sui trasporti pubblici urbani, le crescenti esigenze dell'utente e la progettazione di sempre nuovi mezzi per vincere il traffico. Come il maneggevole sgusciante Triciclo elettrico di 860 kg. a pieno carico. Senza voler considerare i veicoli a cuscino d'aria, tipo Hovercraft, tutti presenti, e i convogli Intercity, con i quali entriamo nel vivo del settore ferroviario.

Va pure considerato che quest'anno cade il 150° anniversario della ferrovia Stockton-Darlington, prima linea ad esercizio commerciale che abbia utilizzato una locomotiva a vapore. Nel caso particolare « Locomotion », o « N. 1 », di George Stephenson. Il più celebre Razzo, « The Rocket », sarebbe venuto cinque anni più tardi, sulla Liverpool-Manchester. Tappa fondamentale nel cammino dell'umanità, che l'orgoglio nazionalistico degli inglesi ha voluto rammentare agli immemori presentando all'Expo una vettura di 1ª classe del rapido Mark 3, che due anni or sono ha stabilito un record mondiale per treni diesel toccando i 229 km. orari. Un secolo e mezzo di esperienza ferroviaria che, oltre a ricontemplarsi in un consuntivo ricco di ombre e di luci, presenta nella grande occasione urgenti pianificazioni per un futuro prossimo e remoto.

A Le Bourget il treno ha avuto una giornata tutta per sé, organizzata dall'UIC, Union Internationale des Chemins de Fer, che da Parigi raccoglie, coordina e stimola le attività comuni di molte reti nazionali. Si è tornati ad esporre e discutere quel Plan Directeur, di recente progettazione, che ha inteso sollecitare correzioni e realizzazioni per conferire maggiore omogeneità e più sicura efficienza alle grandi direttrici della rete ferroviaria europea. Ma si è parlato pure dell'optimum delle grandi velocità, stimolate dalla concorrenza dell'aereo, dei contributi per facilitare i trasporti nei grandi agglomerati urbani, della cooperazione internazionale per la costruzione del materiale unificato.

Le ferrovie italiane, dopo la « ricostruzione » post-bellica, che tanti entusiasmi sollevò, hanno spesso battuto sentieri incerti e contraddittori, quando le loro inderogabili necessità non sono state sacrificate ai trionfi della strada e del mezzo privato. Mentre, visitando l'Expo, chiunque può constatare come in tutto il mondo venga ormai riconosciuta l'assoluta priorità del mezzo di trasporto pubblico. E si pianifica già per il 2000. Anche perché, da uno studio in corso presso il nostro Ministero dei Trasporti si verrà a conoscere che, a parità di prestazioni, il consumo di energia del trasporto pubblico risulta di 1/10 e perfino 1/15 di quello privato.

I nodi sono venuti al pettine anche da noi, ma si lavora in ogni settore per scioglierli, e al più presto. Il primo tronco della direttissima Roma-Firenze, i 122 km da Settebagni a Città della Pieve, potrà entrare in servizio con l'orario estivo 1976. Vistoso fiore all'occhiello delle FS, questo della Direttissima, del quale resta tuttavia la spina dell'attraversamento urbano di Firenze. Ma si lavora pure, e « Voci » ne ha parlato, al non facile raddoppio della Salbertrand-Bussoleno, tratte ancora condannata a semplice binario, sull'itinerario europeo Torino-Modane, ad oltre un secolo dall'apertura della galleria del Moncenisio. Ci sono a disposizione dell'Azienda, è arcinoto, 2.000 miliardi per interventi straordinari durante un quinquennio, ma già sta prendendo il via lo studio per un successivo piano di investimenti ferroviari per altri 2.000 miliardi.

Con l'aggiunta di queste notizie di casa nostra, si riporta la confortante impressione, dall'Expo, che il treno sta riconquistando il « mercato » dei trasporti. Gli slogans del materiale pubblicitario, ad esempio, parlano chiaramente una medesima lingua. Si avverte la profonda convinzione di quanto viene asserito, anche perché le parole corrispondono ad una effettiva realtà. « La Hollande par chemin de fer ». « Venez découvrir la Grande Bretagne par rail ». « Les hommes tranquilles prennent Orly-Rail. Un train pour être à l'heure au depart de l'avion». Impressione ribadita nel constatare la cura crescente dedicata all'Europa ferroviaria, che moltiplica i suoi legami malgrado gli ostacoli di ogni genere che la natura e la storia hanno frapposto tra Stato e Stato. I Trans Europ Express, bandiera dell'europeismo sui binari, collegano ormai 185 città del continente. Ma le iniziative sono di ogni genere. L'abolizione delle frontiere ferroviarie è quasi un fatto compiuto, mentre si punta decisi ad una politica commerciale comune, senza trascurare la salvaguardia dell'ambiente, e curando in maniera costante l'ammodernamento del materiale, anche attraverso l'unificazione del tipo di rotabili. Come testimoniano le carrozze-letto T2S concordate in sede EUROFIMA, Società Europea per il Finanziamento del Materiale Ferroviario, con le quali noi giornalisti abbiamo felicemente compiuto questo viaggio da Roma a Parigi e ritorno.

Livio JANNATTONI

L'interno di una vettura di seconda classe « Mark III » costruita dalle ferrovie britanniche per le linee a grande velocità.

Estratte a Roma le obbligazioni FS

IL VENTI MAGGIO si è svolta a Roma, presso il Servizio Ragioneria la estrazione delle obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato » da rimborsare il 1-7-1975.

Sono risultate sorteggiate le seguenti serie:

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 6% - 1967-1987 »:
1ª tranche: serie nn. 1, 8, 10, 100.
2ª tranche: serie nn. 8, 14.

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 6% - 1968-1988 »:
1ª tranche: serie nn. 23, 57, 85, 98.
2ª tranche: serie nn. 148, 173, 189, 192.
3ª tranche: serie nn. 208, 222, 223, 269.

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 6% - 1969-1989 »:
1ª tranche: serie nn. 39, 53, 94, 110, 171, 172, 174, 184.

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 7% - 1970-1990 »:
1ª tranche: serie nn. 11, 58, 80.
2ª tranche: serie nn. 131, 140.
3ª tranche: serie nn. 191, 195, 210.

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 7% - 1971-1986 »:
1ª tranche: serie nn. 52, 70, 89, 93, 126, 134, 149, 178, 187, 192.
2ª tranche: serie nn. 225, 237, 290, 295, 314, 320, 333, 344, 348, 414, 435, 440.
Ultima tranche: serie nn. 567, 590, 627, 637, 673 ,684, 691, 711, 743, 746, 781, 792, 827, 830, 835.

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 7% - 1972-1987 »:
1ª tranche: serie nn. 6, 25, 72, 102, 104, 141, 149, 158, 176.
2ª tranche: serie nn. 207, 286, 290, 321, 328, 358, 370, 387, 390, 403, 420, 422, 428, 444, 516, 566, 580, 592, 603, 606, 647.

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 7% - 1973-1988 »:
1ª tranche: serie nn. 6, 51, 95, 107, 140, 153, 190, 194, 204, 209, 240.

Obbligazioni « Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - 8% - 1974-1984 »:
Serie nn. 11, 18, 21, 38, 50.

I titoli costituenti le suddette serie cesseranno di essere fruttiferi dal 1-7-1975; essi dovranno essere presentati per il rimborso, muniti di tutte le cedole dei semestri successivi alla data in cui i titoli stessi sono divenuti rimborsabili, e cioè:

— della cedola n. 17 e successive per le obbligazioni « 1967-1987 »;
— della cedola n. 15 e successive per le obbligazioni « 1968-1988 »;
— della cedola n. 13 e successive per le obbligazioni « 1969-1989 »;
— della cedola n. 11 e successive per le obbligazioni « 1970-1990 »;
— della cedola n. 9 e successive per le obbligazioni « 1971-1986 »;
— della cedola n. 7 e successive per le obbligazioni « 1972-1987 »;
— della cedola n. 5 e successive per le obbligazioni « 1973-1988 »;
— della cedola n. 3 e successive per le obbligazioni « 1974-1984 ».

Il rimborso dei titoli sorteggiati verrà effettuato alla pari, dal 1-7-1975 presso i seguenti Uffici dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato:

— Ufficio Ragioneria per le Sedi Centrali dei Servizi in Roma;

— Ufficio Ragioneria per la Sede Centrale del Servizio Materiale e Trazione - Firenze;

— Uffici Ragioneria Compartimentali di: Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Reggio C., Roma, Torino, Trieste, Venezia, Verona;

nonché presso le Sedi e Filiali dei seguenti Istituti di Credito: Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banco di Sardegna, Banca Nazionale del Lavoro, Monte dei Paschi di Siena, Credito Italiano, Banco di Roma, Banca Commerciale Italiana, Banco di S. Spirito, Cassa di Risparmio di Calabriace Lucania, Banca Nazionale delle Comunicazioni, Istituto Bancario S. Paolo di Torino, Banca Popolare di Novara, Istituto di Credito delle Casse di Risparmio Italiane.

FLASH
Notizie in breve

L'UNIONE dei servizi su strada delle Ferrovie Europee (U.R.F.), che annovera 16 Amministrazioni Ferroviarie, tra cui le F.S., ha stabilito il programma « Europabus » 1975. Il programma comprende 51 linee regolari, 44 circuiti, 23 escursioni e « Package tours ». Tra le novità, quattro circuiti « Deutsche Touring »: Germania romantica, Germania medioevale e moderna, gioielli della Germania e bellezze di Germania-Austria-Svizzera. Molti degli itinerari effettuati in passato hanno subito modifiche e miglioramenti, tenendo conto dei suggerimenti della clientela.

IL COMPARTIMENTO di Milano in collaborazione con l'Azienda Tranviaria milanese sta attuando una iniziativa per il censimento dei viaggiatori pendolari, al fine di acquisire elementi indispensabili di conoscenza, con speciale riferimento ai diversi aspetti del problema. Tali elementi serviranno per interventi che progressivamente potranno essere attuati per consentire un adeguamento del servizio alle esigenze della collettività.

ANCHE sui due treni rapidi (il « 910 » e il « 911 ») tra Bari e Roma e viceversa, saranno utilizzate entro la prossima estate le carrozze self-service. Lo ha annunciato l'ing. Carrubba, dirigente del settore ferroviario della Compagnia Internazionale Carrozze Letti e Turismo, nel corso della cerimonia di chiusura del quarto gruppo del corso di riconversione professionale del personale che sarà addetto al self-service sui treni.

UNO STANZIAMENTO di 12 miliardi di lire è previsto dal provvedimento di legge approvato dalla Commissione Trasporti della Camera, per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia. La somma sarà ripartita nel modo seguente: 6 miliardi nel '75 e gli altri 6 nel '76.

ALLA STAZIONE di Messina Marittima è stato inaugurato il fabbricato uffici e magazzini. Il costo dell'opera è stato di 90 milioni. Il fabbricato sostituisce quello demolito per far posto al piazzale sosta vetture.

ALLA STAZIONE di Messina è stata inaugurata la nuova « foresteria » per il personale in missione e di passaggio. Costo dell'opera 140 milioni.

LA PRIMA vettura letto del programma Euroflima ha fatto un viaggio-prova Bologna-Firenze e ritorno. Il nuovo modello di vagone-letto, denominato T2S, è lungo 26,4 metri, si compone di 17 compartimenti a due posti e dispone quindi di 34 posti-letto dotati di un lavabo con acqua calda e fredda.

BINARI NEL MONDO

Un convoglio trainato dalla locomotiva « Ziller » nella stagione estiva.

La Zillertalbahn

CHI VUOL prendersi il gusto di guidare un treno « vero » può farlo recandosi sulla Zillertalbahn, una caratteristica ferrovia austriaca di montagna a scartamento ridotto (760 mm) non lontana dal confine del Brennero.

La direzione di questa piccola ma dinamica azienda, infatti, nel quadro della valorizzazione turistica della linea, che risale una delle valli più belle del Tirolo, ha allestito a questo scopo un convoglio speciale, acquistando una locomotiva a vapore a due assi, proveniente dall'Officina Böhler di Kapfenberg, e due carrozze della ferrovia forestale di Raichramig. L'iniziativa, patrocinata dalla città tedesca di Mulheim e dai comuni valligiani di Mayrofen e Zell, è in atto con successo dall'agosto del 1972. Il prezzo di un viaggio di andata e ritorno tra le stazioni anzidette è di circa 20.000 lire per il macchinista amatore più un biglietto a tariffa ordinaria per ogni viaggiatore trasportato.

La Zillertalbahn parte da Jenback, nella valle dell'Inn, percorsa dalla linea internazionale del Brennero, e risale la Valle dello Ziller, raggiungendo con un percorso di 31,7 km Mayrofen, importante centro climatico e di sport invernali a circa 600 m di quota. Essa fu aperta all'esercizio per tratte, tra il 1900 ed il 1902, e, permettendo di compiere l'intero percorso in « solo » cinque ore, con lunghe fermate nelle stazioni, costituì un notevole progresso rispetto alle carrozze a cavalli, con cui occorreva pernottare a Zell. Attualmente i treni vengono effettuati con trazione Diesel ed il percorso tra le due stazioni estreme richiede 1 ora e 5' con gli omnibus e 55' con i diretti.

Nella buona stagione vengono effettuati anche treni a vapore, con carrozze a due assi e piattaforme aperte, con cui circola talvolta anche una carrozza-buffet. Questi convogli sono molto apprezzati da turisti ed amatori, che li prendono letteralmente d'assalto con apparecchi fotografici e cineprese, ed hanno composizioni di anche oltre dieci pezzi.

Recentemente sono stati effettuati importanti lavori di rinnovamento del binario per renderlo atto al transito di carichi assiali elevati. Sulla linea infatti vengono inoltrati, con appositi carrelli, anche i carri a scartamento normale.

Altri importanti interventi sono stati effettuati per l'ammodernamento delle stazioni che sono in genere ben tenute ed accoglienti. Quella di Mayrofen è stata interamente ricostruita con criteri moderni.

Questa ferrovia, che costituisce ormai una caratteristica della Valle, assicura anche un buon traffico merci. Questo è costituito da legname e da magnesite proveniente dalla miniera di Hippach, a cui si sono recentemente aggiunti forti quantitativi di cemento destinati alla costruzione di una grande centrale idroelettrica nell'alta Valle dello Ziller, che hanno richiesto da soli, in alcuni periodi, l'effettuazione di cinque coppie di treni al giorno.

Per consentire una più agevole regolazione del traffico, che impegna talvolta appieno la modesta potenzialità della linea e degl'impianti, nel 1971 i mezzi di trazione sono stati equipaggiati con un ricetrasmettitore che consente al macchinista di mettersi direttamente in contatto col posto centrale di Jenback.

Del parco un po' eterogeneo della Zillertalbahn meritano un cenno particolare le locomotive num. 1 e 2, risalenti all'origine della ferrovia, ed il convoglio Diesel VT1.

Le locomotive tender num. 1 e 2, denominate rispettivamente « Raimund » e « Zillertal », hanno un rodiggio 0-3-1 e furono costruite dalla Krauss-Linz nel 1900 adottando soluzioni (freno a vuoto, disposizione degli assi, ecc.) molto diffuse all'epoca sulle ferrovie secondarie austriache di montagna. La « Raimund » si trova dal 1969 al Museo di Innsbruck e la « Zillertal » viene spesso utilizzata per i treni viaggiatori a vapore di cui si è detto dianzi.

Il convoglio Diesel a tre casse VT1, in servizio dal 1970, deriva dalla trasformazione di materiale tranviario tedesco costruito nel 1954 e proveniente dalla rete suburbana di Rotterdam (Olanda). L'energia elettrica viene fornita alle due motrici, ubicate alle estremità del convoglio, da un generatore a 500 V cc, azionato da un motore Deutz da 210 CV, ubicato sul veicolo centrale. Esso può raggiungere una velocità massima di 50 km/h.

Questa modesta ma attiva ferrovia si vale anche dell'opera di numerosi amatori che le dedicano una parte del proprio tempo libero per piccoli lavori di manutenzione e miglioria. Alcuni di essi, ad esempio, hanno recentemente installato un impianto di radiodiffusione a bordo di alcune carrozze.

L'esempio della Zillertalbahn mostra come anche piccole ferrovie d'interesse locale, purché inseribili in un quadro di valorizzazione turistica di una zona ed gestite con criteri di economia, possano avere, oggi più che mai, valide ragioni per sussistere.

Renzo MARINI

I 50 anni

RECENTEMENTE la « Società Anglo-Belga dei Ferry-boats » ha festeggiato i suoi cinquanta anni di proficua attività.

I treni-ferries nacquero in Inghilterra, culla della rivoluzione industriale, ai primi del 19° secolo; infatti il 3 febbraio 1850, la nave « Leviathan » vero e proprio ponte galleggiante di 389 tonnellate, carica di una ventina di vagoni suddivisi su tre binari, e filante allegramente i suoi 5 nodi, inaugurava un collegamento « merci » attraverso l'ampio estuario del Forth, situato a nord di Edimburgo.

Per merito d'ingegnose soluzioni tecniche per il passaggio dei vagoni dalla terraferma alla nave, l'impresa ebbe piena riuscita operativa e commerciale. La linea funzionò sino alla messa in servizio, nel marzo 1890, del famoso ponte in traliccio, lungo 2.200 m., che scavalca il Forth.

Fu per lo meno temporaneamente la fine del « treno-ferry » nel paese dove era nato ma, nella seconda metà del 19° secolo, venne chiamato a nuova vita in Svizzera, Germania e, soprattutto, in Danimarca.

Verso la fine della prima guerra mondiale, il « War Office » britannico organizzò un efficientissimo servizio per trasportare per ferrovia il materiale da guerra tra Inghilterra e Francia.

Così dal 1918, creò un gruppo finanziario chiamato « Sindacato Anglo-Belga », allo scopo di costituire una regolare linea di treni-ferries tra Inghilterra e Belgio.

I promotori dovettero risolvere ardui problemi, fra cui, in particolare, la scelta dei porti, l'acquisto delle navi e del materiale ferroviario adatto alla sagoma inglese ed il finanziamento (delicatissimo) dell'impresa.

Harwich e Zeebrugge s'imposero per la loro ubicazione favorevole. I « ferries » inglesi furono acquistati dalla Royal Navy assieme a centinaia di vagoni da 12 tonnellate (provenienti dal parco militare inglese).

Nel 1923, furono costituite due società:

— in Gran Bretagna, il 14 marzo, la « Great Eastern Train Ferries Ltd », destinata a gestire le navi ed il terminal di Harwich.

— in Belgio, il 16 aprile, la « Società Anglo-Belga dei Ferry-Boats » (S.B.A.), con un capitale di 3 milioni di franchi belgi, di cui la metà era sottoscritta dalla Great Eastern Ltd.

La costruzione dei terminals fu iniziata immediatamente, la banchina a Zeebrugge e lo stabile amministrativo furono impiantati nella zona del porto oltre la chiusa marittima, laddove erano disponibili dei terreni e funzionava già un servizio doganale.

L'inaugurazione ufficiale del servizio e la prima traversata avvennero il 24 aprile 1924: cinquant'anni fa il trasporto senza trasbordo con vagoni ferroviari era diventato una realtà sul mare del Nord.

Il successo non si fece aspettare ed il numero di traversate inizialmente di 3 per settimana crebbe rapidamente.

Da 26.000 tonnellate nel 1924, il traffico globale passò a 158.000 nel

del traghetto attraverso la Manica

1928, con una netta preponderanza dei trasporti nel senso Continente-Inghilterra.

L'Italia vi contribuiva in buona parte con un intenso traffico delle merci deperibili per le quali furono messi in servizio vagoni cosiddetti a « sagoma inglese », isotermici e frigoriferi. A datare dal 1929, e, soprattutto, dopo il 1931, la congiuntura economica sfavorevole nonché le disposizioni draconiane sul piano finanziario decretate dal governo inglese colpirono pesantemente questo tipo di traffico, con conseguenze evidentemente disastrose per le società che gestivano l'impresa. Così le ferrovie inglesi e soprattutto quelle belghe si sostituirono ad altri azionisti delle due società e ne divennero praticamente i più importanti finanziatori. Nel 1935, il traffico riprese malgrado la costituzione di una linea concorrente Dunkerque-Dover ed il peggioramento della situazione internazionale. Dal 1924 al 1939 vennero comunque trasportati circa 198.000 vagoni e quasi un milione e mezzo di tonnellate.

Il servizio fu sospeso nel settembre 1939 per la dichiarazione della guerra e i treni ferries furono affidati al Royal Navy: due delle tre navi, trasformate in « landing craft carriers » furono affondate.

Zeebrugge subì danni così notevoli che la continuazione dell'attività portuale fu messa in dubbio e la banchina della Società Anglo-Belga fu gravemente danneggiata. Per fortuna Harwich rimase intatta.

Il 17 agosto 1946, la nave sopravvissuta, l'« Essex Ferry », inaugurava un nuovo servizio giornaliero, uscendo dal porto di Zeebrugge in piena ricostruzione ma disseminato di relitti al punto che il passaggio era possibile solo un'ora prima ed un'ora dopo l'alta marea.

Il traffico crebbe rapidamente superando ben presto il volume anteguerra. Nel 1947 entrarono in servizio quattro navi perfezionate, lunghe 125 metri con tremila tonnellate di stazza, che potevano trasportare una trentina di vagoni disposti su quattro binari per una lunghezza totale di 340 metri.

L'attuale impianto terminale situato nella coda esterna di Zeebrugge, fu inaugurato il 27 giugno 1953: è del tipo a ponte levatoio (le maree, infatti, possono raggiungere un livello di 5 metri), articolato doppiamente, lungo 50 metri appoggiato per una estremità alla terraferma e per l'altra sulla nave. Vi è anche una rampa per l'accesso di mezzi rotabili.

In tal modo l'intensità di impiego delle navi è stata accelerata al massimo, in quanto la traversata non dura più di sette ore. Attualmente tre corse al giorno con quattro navi rappresentano il traffico abituale anche di domenica. E' stato pure notevolmente incrementato il numero dei carri per ferry-boats che ammonta oggi a circa 4.800 unità di cui oltre 1800 isotermici o frigoriferi.

Il traffico raggiunse il suo punto culminante nel 1968, poi è rimasto statico in conseguenza delle ricorrenti crisi economiche e per i nuovi orientamenti tecnici per il trasporto nave-rotaia-strada. Tuttavia ora, con la recente entrata in servizio del « treno ferry » sul lago di Van, in Turchia, « la rotaia sul mare del Nord » si stende idealmente sino all'Iran.

Tra le nuove tecniche del trasporto porta a porta per ferrovia quello che certamente conosce il maggior successo è il container, il cui sviluppo è stato facilitato da una standardizzazione su scala mondiale dei tipi cosiddetti « marittimi » (ISO).

La Gran Bretagna e le Britisch Railwais entusiaste del nuovo mezzo hanno creato così il sistema dei « freicht-liners »: treni-blocco di grande velocità tra i centri industriali, concepiti unicamente per il trasporto e la distribuzione dei containers.

Nel 1965, poi, le ferrovie britanniche decisero di aprire una linea di navi specializzate portacontainers tra Harwich e un porto del Nord. Interrogarono così la « Società Anglo-Belga » e si raggiunsero importanti accordi per la creazione dei terminali a Zeebrugge. Il 18 marzo 1968 la prima nave specializzata, cioè il « Seafreightliner » (a struttura interna cellulare che poteva trasportare 218 containers lunghi 20 piedi) fu scaricato sul nuovo terminal specializzato.

Questo si estende per tre ettari, comprendenti la banchina vera e propria, lunga 270 e larga 53 metri, un parcheggio e varie palazzine. Gli impianti della banchina ed in particolare i due ponti a cavalletto «Peiner» (con potenza di sollevamento di 30 tonnellate) sono stati studiati per il trasbordo diretto del container dalla nave o dal veicolo stradale (e viceversa) senza scaricarlo prima a terra.

Il complesso delle varie operazioni viene diretto dal posto di comando dei ponti a cavalletto: ogni « gruista » può controllare e sincronizzare il movimento dei carri e quello dei containers. Poiché il 90% degli stessi provengono o sono destinati alla ferrovia, l'avviamento è velocissimo ed efficiente. Sin dall'inizio, questo nuovo servizio, si è rivelato un gran successo commerciale. Il numero dei containers transitati è passato dai 21.000 del 1968 ai 65.000 del 1969 ed attualmente si aggira sui 90.000 annui.

La regolarità del funzionamento di questa linea marittima nonché dei servizi ferroviari che vi sboccano ha permesso, ad esempio, ad un grande produttore automobilistico di razionalizzare il suo programma di fabbricazione. Infatti, la fabbricazione dei ricambi dei vari modelli è stata concentrata, secondo la loro natura, in una sola fabbrica che li distribuisce e li instrada via Zeebrugge, in containers, tra il continente e la Bran Bretagna e viceversa.

Alla società è stata ultimamente affidata la costruzione e la gestione dell'O.C.Z. (Ocean Container-terminal Zeebrugge), collocato nella parte ovest della penisola chiamata « Westerhoofd ». I lavori incominciarono all'inizio del 1970 e, il 3 giugno 1971, la prima nave-portacontainers « Moreton Bay », proveniente dall'Australia, vi accostò per scaricare 226 containers. Da quell'epoca si sono attuate regolari relazioni con l'Australia, la Nuova Zelanda, gli Stati Uniti d'America, la Spagna e la Gran Bretagna (Tilbury).

Il nuovo terminal ha una superficie totale di 19 ettari e la lunghezza della banchina è di 805 m.; l'acqua profonda è accessibile alle navi porta-containers della terza generazione. Un fascio di binari di 2.800 m. ed eccellenti accessi stradali permettono un rapido smaltimento delle merci, tanto all'arrivo come alla partenza.

L'esperienza acquisita ha consentito di dotare gli impianti degli ultimi perfezionamenti tecnici (due grandi gru di 45 tonnellate, straddle carries, ecc.) e di un lay-out similare.

Oggi attraccano al terminal numerose grandi navi, ognuna con un movimento di mille containers: tra di esse ricordiamo la più grande nave-frigorifero del mondo, la «Remuera». Con questa attività diversificata la società Anglo-Belga guarda all'avvenire con fiducia, pur nella presente difficile situazione del commercio europeo e mondiale: e, specie dopo le incertezze che caratterizzano la nascita del « tunnel sotto la Manica », rimane sempre uno strumento fondamentale nei rapporti Continente-Inghilterra.

a. n.

TRA IL GOTTARDO TANTO

di MARCELLO BUZZOLI

DODICI settembre 1974. L'on. Preti, all'epoca ministro dei Trasporti, incontra a Lugano il suo collega svizzero Ritschard, per esaminare la situazione e le prospettive delle comunicazioni ferroviarie italo-elvetiche. Atmosfera cordiale, formalità protocollari ridotte al minimo. Durante una pausa dei lavori, viene servita la « raclette », un piatto a base di formaggio ammorbidito al calore della fiamma e guarnito con patate bollite e sottaceti. Poi ricomincia la consultazione delle carte geografiche, dei grafici, delle planimetrie, dei preventivi di spesa. Quando i due ministri si stringono la mano nel saluto di commiato, c'è bell'e pronto un comunicato stampa. « Si è convenuto di massima che la Svizzera raddoppierà la linea del Lötschberg e che l'Italia costruirà una nuova grande stazione merci internazionale a Domodossola che sarà comune ai due Paesi ». Niente d'inedito o di sensazionale, trattandosi di progetti da molto tempo allo studio: importante però è la riaffermata volontà di tradurli in atto, anche se espressa, nel comunicato, in maniera cautelativa e sfumata.

Ai pochi e distratti commenti che hanno accompagnato la pronuncia, è poi seguito un silenzio sepolcrale. Sono trascorsi nove mesi, e ci sembra ormai necessario riaprire il discorso, per cercare di comprendere se a Lugano sia stata scritta una pagina decisiva del tormentato « romanzo » delle strade ferrate italo-elvetiche o se, invece, i capitoli risolutivi debbano ancora esservi aggiunti.

La linea Milano - Sempione - Lötschberg-Berna-Basilea (384 chilometri, 123 in territorio italiano, 261 in territorio elvetico) è a doppio binario e quasi pianeggiante (ascesa massima, 10 per mille) fino al valico di Domodossola. Superato il confine, s'impenna e fino a Spiez presenta le caratteristiche dei percorsi di montagna con curve di piccolo raggio e pendenze sensibili; inoltre, limitatamente ad alcuni tratti tra Briga e Thun per complessivi 46 chilometri, è a semplice binario. E' previsto che i lavori per il raddoppio (o meglio, per la posa del secondo binario, la sede idonea esistendo già) abbiano inizio nel 1976. Peraltro non risulta che fino a questo momento il Governo federale abbia provveduto al necessario finanziamento. I lavori richiederanno non meno di otto anni. Una volta ultimati, la capacità della linea ne risulterà grandemente accresciuta: dagli attuali 3 milioni di tonnellate di merci l'anno a 10-12 milioni. Naturalmente, l'accresciuto volume di traffico dovrà trovare impianti in grado di assorbirlo. Di qui l'impegno dell'Italia di creare a Beura (in prossimità della stazione di Domodossola già troppo oberata) un grande scalo che adempia anche le formalità doganali attualmente espletate in parte a Briga e in parte nella stessa Domodossola. Sul progetto di massima, che fra l'altro comporta una rettifica del corso del fiume Toce e assegna al nuovo impianto anche le funzioni di smistamento dei carri, non è stata ancora raggiunta un'intesa definitiva con la controparte svizzera. Insomma, a nove mesi dall'incontro Preti-Ritschard, il programma tutt'altro che inedito annunciato dai due ministri, non è giunto ancora alla vigilia (e forse nemmeno all'antivigilia) della fase operativa.

Tuttavia vogliamo essere ottimisti e, con una grossa dose di buona volontà, sperare e credere che verso la metà degli Anni Ottanta il raddoppio del Lötschberg e la nuova stazione ossolana siano diventati una realtà di fatto e che una bella cerimonia ufficiale con discorsi, fanfare e bandiere ne abbia sancito l'entrata in esercizio.

Occorre però domandarsi se questi provvedimenti, la cui rilevanza nessuno intende disconoscere, siano sufficienti a risolvere, in una prospettiva ampia e a lungo termine, tutte le difficoltà connesse al sistema dei trasporti ferroviari tra le due nazioni finitime.

Il traffico ferroviario internazionale interessante l'Italia è in continua espansione. Numerosi fattori inducono ad escludere che si tratti di una tendenza effimera e reversibile; al contrario è da prevedere un ulteriore consistente sviluppo, favorito anche dal Mercato Comune e dal graduale instaurarsi di condizioni di complementarietà fra le economie dei Paesi della CEE. L'aumentata domanda, se sottopone ad un continuo stress tutti i nostri valichi ferroviari di frontiera, ha ripercussioni ancor più avvertibili su quelli italo-svizzeri, tenuto conto che quasi il 50 per cento di tutto l'interscambio con l'estero si svolge attraverso il territorio elvetico. A parte Luino che ha minore importanza e che si trova in posizione geograficamente defilata, Chiasso e Domodossola, e le linee afferenti, sono da tempo al limite delle proprie possibilità operative. Lo snellimento delle formalità doganali, il preclassamento dei carri, l'aumento del numero dei treni completi, tutte le misure e gli accorgimenti messi in atto, si sono rivelati utili, ma non certo sufficienti a superare una crisi di capacità di ampie proporzioni. A Chiasso, un ferroviere custodisce come una reliquia un calendario sul quale ha segnato in rosso la data del 24 agosto 1972. Quel giorno, ricorda, sul fascio dei binari di Chiasso sono transitati 1910 carri; e se il nostro ferroviere e i suoi colleghi della congestionata stazione di frontiera non sono « usciti pazzi », ciò si deve alla ben nota capacità di autocontrollo e di sacrificio che è propria degli uomini della rotaia. Però è chiaro che miracoli non possono farne nemmeno i ferrovieri. Non sempre le F.S. sono state in grado di ricevere tutti i trasporti destinati alla loro rete; si è così determinata l'incresciosa odissea dei treni « rifiutati » costretti ad interminabili soste sulle reti limitrofe, oppure dirottati, triste carovana, verso altri valichi di frontiera. Le conseguenze sono note: ritardi nelle consegne, deperimento delle merci, proteste

E LO SPLUGA, TEMPO PERDUTO

degli utenti, discredito del vettore, ingigantito talvolta da campagne di stampa malevole o disinformate.
Fra dirottamenti e parziali sospensioni del servizio dei treni merci, si è andati avanti per parecchio tempo, finché nel 1974 i Direttori Generali delle F.S., delle Ferrovie federali svizzere, tedesche, austriache e francesi si sono seduti intorno ad un tavolino ed hanno firmato un Accordo per la pianificazione dei trasporti merci internazionali. Che significa la pianificazione? Per ogni transito ferroviario italiano è stato stabilito il numero massimo dei carri accettabile giornalmente. Questo numero è stato ripartito fra le ferrovie straniere mittenti, restando inteso che la quota assegnata a ciascuna rete non è un tabù, ma può subire quegli adattamenti richiesti dagli imprevisti dell'esercizio e dalle fluttuazioni dell'interscambio. Appositi Centri operativi di coordinamento istituiti dalle F.S. e dalle altre ferrovie interessate controllano la situazione, mantenendosi in continuo contatto. La programmazione ha indubbiamente riportato l'ordine, sopprimendo gli ingorghi del materiale e migliorando i termini di resa. Alla vigilia dell'estate 1975, la programmazione è ancora la nostra arma migliore, quella che ci mette al riparo da sgradite sorprese. Sia ben chiaro, però, che si tratta di un'arma difensiva, di uno scudo protettivo che evita situazioni di stagnazione e d'ingombro, ma al tempo stesso limita la possibilità per la strada ferrata di acquisire nuova clientela e anche di soddisfare tutte le richieste di quella abituale. Insomma, per dirla chiaramente, l'altra faccia della programmazione è il contingentamento, parente prossimo della restrizione, della penuria. Sarebbe un po' come nascondersi sotto l'ombrello, fingendo che non piova; o inalberare un cartello con sopra scritto « Noi possiamo trasportare quel tanto e non più; chi arriva tardi, s'accomodi ». Accomodarsi significa, in questo caso, rivolgersi al vettore stradale.
Esaltare il nuovo ruolo e i più ampi compiti che spettano alla strada ferrata a fronte della recessione energetica e dell'inquinamento dell'atmosfera; riconoscere la validità della tecnica ferroviaria; parlare di una seconda giovinezza del treno: lodare la funzione del vettore pubblico, tutto questo ha poco senso, se lungimiranti e coraggiose decisioni di politica dei trasporti non s'accompagnano poi alle dichiarazioni di principio.
Nel momento in cui s'intravedono nuovi orizzonti per il trasporto ferroviario, occorre programmare e realizzare quell'adeguamento delle infrastrutture già troppo a lungo differito, e causa primaria, anche se non unica, della crisi di capacità. E' questa un'esigenza di carattere generale che trova conferma anche nel problema specifico dell'interscambio fra il Centro Europa e l'area del Mediterraneo, attraverso i transiti ferroviari italo-svizzeri. Di fronte ad un volume di traffico che, secondo documentate previsioni delle Ferrovie svizzere, potrebbe aumentare nella misura del 100 per cento verso il 1985 e di un ulteriore 100 per cento verso il Duemila, è difficile pensare che il raddoppio del Lötschberg e il nuovo scalo di Domodossola possano bastare. E' necessario che a questi adeguamenti altri se ne affianchino, se non vogliamo, nel giro di un ventennio e anche meno, ritrovarci impastoiati nelle stesse ristrettezze. Ancora una volta l'uomo deve rivolgersi alle Alpi e rinnovare la sua sfida. Nel Piano regolatore (« Plan directeur ») della rete fondamentale europea, frutto di accurati e approfonditi studi svolti in sede U.I.C., le ferrovie hanno previsto il potenziamento dell'asse del Gottardo, eliminando la « strozzatura » tra Erstfeld e Biasca mediante la costruzione di una nuova linea di 60 chilometri, di cui 45 di tunnel di base. La capacità dell'aorta fondamentale che collega Milano a Basilea passerebbe così dagli attuali 13 milioni di tonnellate di merci l'anno a 30 milioni circa; inoltre il percorso risulterebbe accorciato di 31 chilometri. E' questa la « soluzione Gottardo » cui si contrappone la « soluzione Spluga » caldeggiata principalmente dai Cantoni orientali della Confederazione elvetica. Secondo questo progetto, tra Coira e Lecco si dovrebbe costruire una linea a doppio binario lunga 130 chilometri comprendente una grande galleria attraversante lo Spluga, 45 chilometri, parte in territorio italiano e parte in territorio svizzero; e altre gallerie minori per complessivi 80 chilometri circa, quasi tutte nel nostro territorio. Numerose e fondate ragioni, che qui sarebbe troppo lungo anche solo elencare, hanno indotto le ferrovie a sostenere la prima alternativa. Comunque, il « Plan directeur » non è il Corano; e nessuno più di noi auspica un sereno e approfondito confronto tra i costi e la redditività dei due progetti, per concretare scelte definitive che preparino ed avviino la fase operativa. L'effettiva possibilità di rilancio del treno in Europa resta per gran parte condizionata dal potenziamento delle infrastrutture esistenti e dalla creazione di nuove. E in questo contesto, importanza non secondaria assume il sistema di comunicazioni tra l'Italia e la Svizzera. Se si considera che i lavori per la costruzione di grandi infrastrutture, e più ancora delle gallerie transalpine, richiedono tempi molto lunghi, ci sembra venuto il momento che il nostro Governo e quello di Berna, abbandonando le generiche dichiarazioni di principio, sottoscrivano accordi precisi ed impegnativi, vincolati a date e scadenze non soggette a proroghe e rinvii. E invece, anche per quanto riguarda il raddoppio del Lötschberg e la nuova stazione ossolana, molte cose restano ancora indefinite e avvolte nella nebbia. E' perciò difficile sperare che una decisione possa intervenire per lo Spluga o per il Gottardo: dovremo contentarci di sfogliare la margherita.

Marcello BUZZOLI

Come nacque la ferrovia dell'Appennino tosco-emiliano

L'Austria voleva la Porrettana

E' DAL TEMPO degli Etruschi che il « passo della Porretta » viene attraversato per il collegamento di Bologna, l'antica « Felsina », con Pisa e Livorno. Gli Etruschi, non avendo mire espansionistiche, non avevano necessità, come i loro successori di Roma, di lunghi spostamenti ma soprattutto di strade commerciali trasversali per collegare le città dell'interno della penisola con il mare. La strada più importante in Italia al tempo degli Etruschi collegava il porto di Spina sul delta del Po con il porto di Pisa sul Tirreno, per permettere alle città della Val Padana di servirsi, a seconda delle necessità, sia di un porto sul Tirreno, sia di uno sull'Adriatico. Questa strada passa tutt'oggi per Budrio-Bologna-Porretta Terme-Pistoia, seguendo la valle del Reno e dell'Ombrone.

Furono i Romani, che avendo necessità di una strada che collegasse rapidamente Roma con la Valle Padana, l'antica Gallia Cisalpina, abbandonarono il passo della Porretta e costruirono la strada di Montepiano, che si snoda lungo le valli del Bisenzio e del Setta.

Se osserviamo l'origine e l'intenso sviluppo dei centri abitati lungo la strada che da Prato porta al valico di Montepiano e a Bologna si può dedurre facilmente come questa strada abbia sempre avuto grande importanza commerciale.

E' noto come gli antichi Romani avessero una particolare perizia nella costruzione delle strade e nello scegliere i percorsi stradali più brevi per giungere nelle località prefissate. Fu il sistema viario che permise ai loro eserciti rapidi spostamenti e quindi l'espansione e la difesa dell'Impero. Essi avevano necessità di una strada che congiungesse la via Cassia con la via Emilia per giungere in breve tempo nella Gallia Cisalpina e per questo costruirono la strada che attraversa il passo di Montepiano. Le truppe romane dirette in Gallia svernavano presso Vernio l'antica « Hibernia » (campi d'inverno). Poiché i primi tracciati ferroviari non potevano distaccarsi troppo dai percorsi stradali o dalle valli scavate dai fiumi, per l'impossibilità di costruire gallerie molto lunghe, si deduce anche da questo, come lo scegliere nel 1850 per la transappenninica ferroviaria Firenze-Bologna un percorso diverso dal passo di Montepiano fosse un errore.

Anche l'attuale Autostrada del Sole attraversa questo passo.

Nella seconda metà del XIX secolo il Granducato di Toscana aveva una rete ferroviaria che era la più organica d'Italia. Erano stati costruiti 225 km di linea: Firenze-Pisa-Livorno (Leopolda); Firenze-Prato-Pistoia (Maria Antonia); Pisa-Lucca; Empoli-Siena. Nessuno Stato della penisola aveva nel 1850 una rete ferroviaria così estesa. In questo periodo viene messa in costruzione la Pistoia-Lucca (Valdinievole) e inizia lo studio del collegamento di Firenze con Chiusi (Valdarno) e di Firenze con Bologna attraverso il valico dell'Appennino, per la necessità di inserire Firenze nella grande direttrice nord-sud dell'Italia.

Nel 1845 l'Ing. Cini di S. Marcello Pistoiese e il pratese Ing. Ciardi presentarono due progetti per l'attraversamento dell'Appennino. Il primo per una ferrovia Pistoia-Pracchia-Porretta- Bologna, seguendo in parte il percorso della vecchia strada della Porretta ed il secondo per una transappenninica Prato-Montepiano-Bologna seguendo in parte il percorso della vecchia strada di Montepiano. La scelta definitiva poteva determinare l'aumento di prestigio di Pistoia o di Prato e perciò si scatenò subito la competizione fra queste due città.

A Prato si costituì un Comitato che si proponeva di appoggiare e propagandare la realizzazione della Valle del Bisenzio.

A Pistoia il progetto del Cini venne approvato dal Consiglio degli Ingegneri e fatto proprio da una Società Anonima Pistoiese.

La linea che si proponeva il Cini partiva da Pistoia, risaliva l'Ombrone con una pendenza del 20‰ fino a S. Felice.

Da questo punto si poteva salire con un piano inclinato fino a S. Mommè e di qui con una galleria di 3.600 metri giungere a Pracchia sul tetto della linea. Oppure arrampicarsi sui contrafforti dell'Appennino con un

Per quanto esistessero diversi progetti, alla fine gli interessi militari dell'Austria prevalsero su più serie considerazioni tecniche ed economiche e venne realizzato nel 1864 l'attraversamento dell'Appennino centrale per il passo della Porretta.

Autorità in vista ai lavori della Porrettana in una stampa dell'epoca. Nella pagina a fianco: accanto al titolo, l'ing. Tommaso Cini autore del progetto e, sotto, la pianta con le due linee dell'Appennino tosco-emiliano, la « direttissima » e la Porrettana.

percorso di 16 km e una pendenza variabile da 25 al 12‰ fino a superare la montagna a Pracchia con una galleria di 2.800 metri (questa soluzione fu poi quella realizzata). Dopo Pracchia la linea avrebbe seguito il corso del Reno fino a Bologna. E' da tener presente che una notificazione « dell'Eccelsa Commissione Internazionale delle strade ferrate » stabiliva come massima pendenza ammissibile il 25‰.

Osservando lo sviluppo tortuoso della linea viene subito in evidenza come all'Ing. Cini interessasse promuovere soprattutto gli interessi locali pistoiesi e collegare in ogni modo Pracchia con Pistoia, piuttosto che assegnare a questa linea un compito di transito veloce nel contesto dei trasporti ferroviari italiani.

Quando nel 1845 l'Ing. Cini presentò il suo progetto per la transappenninica Pistoia-Pracchia-Porretta-Bologna (Porrettana), l'Ing. Ciardi di Prato, lo contestò subito rilevando parecchi errori di calcolo primo fra tutti la pendenza del piano inclinato fra S. Felice e S. Mommè che secondo lui risultava del 28,25‰ e non del 25‰.

Il Ciardi in collaborazione con l'Ing. Giuliani partivano da un criterio diverso da quello dell'Ing. Cini e cioè che tale transappenninica doveva essere inserita nella rete ferroviaria che si andava formando in Italia e la sua funzione sarebbe stata di dare un transito: « ...il più economico possibile per le merci e il più rapido per i viaggiatori diretti al nord ». Tutto questo poteva avvenire a condizione che la linea avesse poca pendenza e fosse la più breve possibile nel tratto Firenze-Bologna.

Per questo il Ciardi dopo aver abbandonato un primo progetto che prevedeva di varcare l'Appennino a cielo aperto seguendo la valle del Bisenzio, del Setta e quella del Reno, percorso che in alcuni tratti aveva pendenze superiori al 12‰, fece un secondo progetto con pendenze inferiori e che diminuiva di 14 km rispetto alla Porrettana la distanza fra Firenze e Bologna. Esso prevedeva di staccarsi dal primo tracciato in prossimità di Mercatale e con pendenze mai superiori al 12 per mille passare l'Appennino da Gravigno a 480 metri di altitudine con una galleria di 4 km. Di qui si sarebbe entrati nella valle del Limentra fino alla confluenza col Reno ove si rientrava nel percorso progettato dall'Ing. Cini. La seconda soluzione dell'Ing. Ciardi fu presentata dalla Società Pratese a quella Pistoiese con la proposta di fondere le due Società ed elaborare un unico progetto, ma senza esito.

Tuttavia si capì presto che non c'erano soltanto in gioco gli interessi campanilistici delle due città ma anche e soprattutto quelli dell'Austria che aveva l'egemonia sull'Italia.

Essa puntava ad un rapido collegamento con Livorno per la Valdinievole e intendeva fare di Pistoia un punto strategico per il suo esercito sfruttandone le caratteristiche geografiche. L'Austria quindi preferiva la Porrettana e fece pressioni in tal senso presso il Governo del Granducato.

Leopoldo II Granduca di Toscana dovette scegliere gli interessi austriaci trovando una scusa qualsiasi per giustificare la Porrettana « ...così si vuole compensare Pistoia per essere stata privata della Prefettura ».

Il contratto della Porrettana venne stipulato il 26 gennaio 1852 a Modena ma il Cini non poté apporvi la firma perché era spirato il giorno prima stroncato dalla fatica e dalla emozione di veder approvato un progetto per il quale aveva messo tutte le sue energie e che sperava fosse di promozione per la sua città e per la montagna pistoiese.

Purtroppo via via che procedevano i lavori, andavano sempre più confermandosi le previsioni dei pratesi. Leopoldo II in persona seguiva i lavori, che furono lunghi e costosi. Furono aperte 49 gallerie, superate pendenze del 26‰. Il costo complessivo risultò alla fine superiore alla linea del Frejus la più costosa di quel periodo.

La Porrettana che si svolge a semplice binario per una lunghezza di 131 km da Pistoia a Bologna, fu innestata alla Pistoia-Prato-Firenze. Il Deposito Locomotive di Firenze S.M.N. forniva le locomotive per la semplice trazione fino a Pistoia, dove venivano attaccate le locomotive di spinta per il tratto di massima pendenza Pistoia-Pracchia.

Dice il Salvagnini: « ...quando il 3 novembre 1864 fu aperta al pubblico ognuno poté constatarne la lentezza e la scomodità ».

Erano quattro anni che l'Austria non aveva più l'egemonia sull'Italia e quindi non serviva più agli scopi militari per i quali era stata voluta ma veniva utilizzata soprattutto per il traffico delle merci e dei viaggiatori diretti al nord e al sud.

Poiché la migliore locomotiva da montagna di quel periodo aveva nel tratto di massima pendenza fra Pistoia e Pracchia un grado di prestazione di 27 e poteva, in semplice trazione, trainare in senso ascendente, solo 160 tonn., con un tempo di percorrenza fra Firenze e Bologna di 3 ore e mezzo, la linea aveva di conseguenza una potenzialità in senso ascendente di sole 3.000 tonn. di merci trasportabili al giorno. Per questo il Comitato Pratese dimostrò che entro il 1900 la Porrettana avrebbe raggiunto il massimo della potenzialità e se non si apriva un'altra transappenninica si sarebbe paralizzato il traffico in forte sviluppo sulla longitudinale Roma-Milano.

Per evitare questo, furono costruite, con ingenti spese, le stazioni di Corbezzi e Valoni (ora Valdibrana) per dare « precedenze » e aumentare così la potenzialità della linea di 1.000 tonn. di merci trasportabili al giorno.

Anche gli scopi promozionali della montagna pistoiese per i quali la Porrettana fu voluta dai pistoiesi, in parte fallirono. La sua forte pendenza, la sua intensa utilizzazione per il transito delle merci dirette al nord e al sud non permettevano lo sviluppo del traffico locale. L'unica località che ebbe un impulso dalla ferrovia fu Terme della Porretta frequentata come centro di cura e villeggiatura

Nel 1893 fu costruita un'altra transappenninica: la Firenze-Borgo San Lorenzo-Faenza (Faentina) con scalo merci e Deposito Loc.ve a Firenze C.M. Ma ci si accorse subito che anche la nuova linea, con la sua potenzialità in senso ascendente di sole 4.000 tonn. di merci trasportabili al giorno, aveva risolto solo in parte lo smaltimento del traffico nella « grande dorsale » che avveniva sempre con molta lentezza. Inoltre la Faentina, per la sua lunghezza e asperità aveva un'elevata spesa di esercizio. Essa era stata costruita soprattutto per la promozione della vasta e popolosa zona del Mugello seguendo l'antica direttrice di traffico: Fiesole-Borgo S. Lorenzo-Marradi-Faenza, iniziata dagli Etruschi per espandere i loro commerci dalla città di Fiesole al Mugello e alla Romagna.

Il Comitato Pratese per la Direttissima nonostante la sconfitta del 1852 non smobilitò. Non solo perfezionò con l'aiuto dell'Ing. Protche, costruttore dell'ultimo tratto della Porrettana, gli studi sulla direttissima Prato-Val di Bisenzio, ma fece una minuziosa indagine economica sui traffici ferroviari in Toscana e in Italia portando a compimento uno studio che può essere in parte tuttora ritenuto valido.

Con una apposita legge del 1908, si riconobbero, in parte, le giuste proposte del nostro Comitato: e fu la premessa per la costruzione della « direttissima ». Se teniamo conto che l'Azienda F.S. fu costituita nel 1905 possiamo affermare che la direttissima fu il primo frutto della nazionalizzazione dei trasporti ferroviari intesi, a giusta ragione, un servizio e non un mezzo per servire interessi particolari.

Dopo l'approvazione della legge fu iniziato da parte delle F.S. lo studio del progetto di massima e poi di esecuzione e si passò quindi alla esecuzione dell'opera, a gradi saltuari, a seconda dei fondi a disposizione. La costruzione fu terminata nel 1933.

Paolo MACCIONI

LEGGENDE DEL FOLKLORE ITALIANO

Trentino-Alto Adige

Il Ro

DOVREI chiamarlo Nanonia. Perché, se dico Slavonia, intendo il paese o il regno degli Slavi. Se dico Sassonia, dei Sassoni; se Franconia, dei Franchi. Eccetera. Dunque, Nanonia: il regno dei Nani. Va bene. Però niente, o quasi, di disneyano, intendiamoci. Molto, invece, di medioevo gotico e, soprattutto, molto di suggestivo. Una suggestione che confina con la poesia. Il che non è poco certamente.

Forse per questo, più che Nanonia, sarà meglio mantenere a quel regno favoloso il bel nome di Rosengarten (giardino delle rose), che è poi il nome tedesco del Catinaccio, lo stupendo gruppo dolomitico tra la val di Fassa e la val di Tires, a oriente di Bolzano.

Governava il piccolo regno, ossia il magnifico roseto che fioriva dove ora si stagliano le nude scogliere maestose, il re Laurino.

Era un monarchetto nano e deforme, ma dotato di virtù magiche, come nano e deforme e altrettanto dotato di simili virtù era il suo laborioso popolo, che viveva in una bellissima città scavata nelle viscere della montagna, sotto l'immenso giardino.

A pensarci bene, però, bisognerebbe parlare di possibilità magiche, anziché di virtù. Mi spiego. Laurino possedeva una cintura che lo rendeva forte quanto sette uomini, e tanto lui che i suoi sudditi disponevano di meravigliose cappe che, a indossarle, avevano la proprietà di rendere invisibili.

E qui appare evidente l'apporto delle saghe nordiche a questa leggenda bolzanina, che del resto appartiene al ciclo di Teodorico. Oltre, infatti, alla presenza di un popolo di nani che abita dentro una montagna, motivo assai frequente della mitologia germanica, le cappe di Laurino e dei suoi richiamano il cappuccio nibelungico di Sigfrido, la « Turnkappe », che aveva appunto la medesima proprietà di rendere invisibile chi se lo metteva sulla testa.

Ora, il nostro regale nanerastro dolomitico che ti va a combinare? Invece di starsene buono e tranquillo, considerando la propria bruttezza e limitandosi quindi ad ammirare — e contentarsene — la sola bellezza delle sue rose, non andò a posare i suoi occhiacci sulla dolce Similda, la più bella ragazza che si fosse mai vista al mondo? e figlia, per giunta, di un potente signore del vicinato?

Se ti dico! Be', covò il suo desiderio per vari giorni senza farne il minimo accenno a chicchessia, ma alla fine sbottò, con un gran sospiro di passione:

— Se non riesco ad avere quella splendida rosa che, ahimè, non fiorisce nel mio giardino, quant'è vero il sole, mi ammazzo!

— Come, sire — si meravigliò uno dei suoi cortigiani, — esiste forse sulla terra una rosa più bella delle tue? Impossibile!

— Amico mio, amico mio! Non fare il cretino. E' una rosa di carne e di sangue, quella di cui parlo, e tutto questo immenso giardino non vale un solo capello della sua testa. E' Similda, la stupenda, l'impareggiabile, l'incantevole Similda. Io l'amo e voglio sposarla. Anzi, sai che ti dico? Andrò oggi stesso a chiedere la sua mano.

Lo fece, e con una determinazione invidiabile, ma il padre della fanciulla gli rise in faccia. Non solo: poiché Laurino insisteva, lo fece mettere alla porta. Cioè, trattandosi di un re, lo fece riaccompagnare fino al confine tra i due reami da suo figlio, alla testa di un drappello di cavalieri. Ma era, in fondo, la stessa cosa. E poi, per tutta la strada, quei bravi cavalieri non fecero altro che sfotterlo.

Naturalmente Laurino se la prese molto. E come non prendersela? Già il solo rifiuto era un'offesa; il fatto, poi, di essere stato messo pure alla porta costituiva un affronto, che, a sottilizzare, è qualcosetta di più: un'offesa di grado superiore, un'offesa aggravata. Come potrebb'essere, poniamo, un calcio nel sedere a paragone d'uno schiaffo.

Vendetta, dunque! Ma quale vendetta migliore su quell'infame principe, che rapirgli la figlia e farne la regina di Rosengarten?

— Bene, ho deciso — disse ai suoi cortigiani. — Stanotte riattraverserò il confine e rapirò Similda.

— Ma, sire, suo padre, da quel potente principe che è, vanta amici e alleati non meno potenti di lui, tra i quali, non dimenticarlo, c'è pure Teodorico di Verona.

— Io me ne frego del re degli Ostrogoti! — fu il grido del piccolo Laurino, il suo grido di guerra, che l'eco subito carpì e moltiplicò e sballottò per tutta la montagna facendolo perfino rotolare giù giù verso la valle.

Detto e fatto. Scelse due guerrieri fra i più coraggiosi, cinse la sua cintura, indossò la cappa, imitato in questo dai suoi compagni, e s'avviò al confine, che era segnato da un ruscello. Lo oltrepassò risolutamente e — invisibile, come pure i suoi accoliti — penetrò nel palazzo del principe nemico, dove tutti dormivano, e non ebbe difficoltà a trovare la camera della fanciulla.

Dormiva anche lei. Placidamente e profondamente. Laurino fece cadere sul suo cuscino due gocce del contenuto di un'ampollina e il sonno di Similda diventò ancor più placido e profondo. Lui, allora, la prese in braccio e la portò via.

* * *

Sette anni durò la prigionia di Similda. Fu una prigionia indubbiamente dorata. La ragazza viveva nelle stupende sale della città-palazzo dei nani, dentro la montagna, circondata dall'affetto di tutti e oggetto di mille attenzioni. Quando voleva, scortata da due nanerottole invisibili (le sue cameriere), poteva passeggiare nel meraviglioso giardino rosseggiante e aspirarne con voluttà l'intenso gratissimo profumo.

Laurino la rispettava e l'adorava come una dea e si faceva in quattro (come sapete, si faceva in sette solo quando si metteva la cintura) per soddisfarne il benché minimo desiderio.

Però Similda non era contenta. Sospirava pensando a suo padre, sospirava pensando a suo fratello, sospirava pensando alla sua casa, sospirava pensando alle cose più care rimaste laggiù, sospirava sempre e qualche volta perfino piangeva. Ma in silenzio e di nascosto, molto educatamente, per non far dispiacere al povero Laurino, per non rattristarlo maggiormente, perché (ormai lo avrete capito) il tapino l'amava, ahimè, senz'essere corrisposto.

Passarono dunque sette anni, prima che il principe riuscisse a scoprire dove diavolo mai era andata a finire sua figlia. Chiamò immediatamente a raccolta tutti i suoi parenti, gli amici, i conoscenti, che vennero in suo aiuto con entusiasmo, seguiti dai rispettivi guerrieri. C'erano pure Teodorico e il valente Vitige, che un giorno sarebbe diventato anche lui re degli Ostrogoti.

La conca bolzanina rimbombava d'armi e d'armati; il nitrire dei cavalli e il vociare degli uomini raggiungevano il cielo. Guidati dal fratello di Similda, gli eserciti alleati oltrepassarono il ruscello e attaccarono.

Laurino se la rideva, a vederli arrancare su per la montagna, baldanzosi ma tutti sudati e col fiato grosso.

— Vi sistemerò io per benino — disse. — Il regno di Rosengarten è imprendibile e ve ne accorgerete presto.

Nascosta Similda nella stanza più interna del palazzo sotterraneo, lui e i suoi guerrieri indossarono le magiche cappe. Laurino, naturalmente, non dimenticò la formidabile cintura. Invisibili, aspettarono i nemici al varco e li fecero tutti prigionieri. Li legarono come salami, compresi Teodorico e l'eroico Vitige, e li rinchiusero nei più tetri e profondi recessi della montagna.

— Me ne frego degli Ostrogoti! — inneggiavano, con Laurino, i nani in coro. E il tremendo grido risonò a lungo, quel giorno, fra le guglie del Catinaccio.

Però, né i nani né il loro re avevano meditato a dovere intorno a due cose: fin dove può arrivare il furore dell'uomo privato della libertà e che ti può combinare la scaltrezza femminile.

A una delle sue ancelle nanerottole Similda disse:

— Certo, voialtri nani, con quelle cappe che vi rendono invisibili, non sarete mai vinti da nessuno.

— Eh, già.

— E quei mantelli, poi, ho notato che non perdono mai il loro potere. Nemmeno se piove o se vengono lavati. Come mai? Devono essere cosparsi di una polvere magica inattaccabile o di qualche altra cosa che non si scioglie nell'acqua.

— No, no. La loro virtù dipende da un incantesimo.

— Ah, ma allora possono anche perdere il loro potere.

— Rotto l'incantesimo, sì. Ma è un segreto.

Similda colmò di carezze la nanerottola e tanto fece e tanto disse che riuscì a scoprire quel segreto. Cioè che, tolto a Laurino l'anello che portava sempre al dito mignolo e fattolo avere ai suoi nemici, l'incantesimo delle cappe si sarebbe rotto e i nani sarebbero diventati facile preda di chiunque.

Naturalmente Similda non perse tempo. A tavola, fece bere a Laurino tanto di quel vino da inciuccarlo per bene. Gli tolse l'anello e scappò a portarlo ai prigionieri, ai quali riuscì ad arrivare eludendo abilmente i nani di guardia.

Intanto, Teodorico, dopo aver tentato invano di liberarsi dalle catene che gli erano state messe ai polsi e ai piedi, era salito in tale furore da emettere fiamme dalla bocca come un drago o un cannello ossidrico. E si era trattato di fiamme così vere e così potenti, proprio come quelle di tipo acetilenico, che avevano fuso le catene.

Liberato se stesso e poi i suoi guerrieri, avuto quindi da Similda l'anello antincantesimo, liberati infine anche tutti gli altri, Teodorico, al grido di « Facciamone una marmellata! », ingaggiò di nuovo battaglia coi nani e naturalmente, stavolta, vinse. Anzi, stravinse compiendo orrida strage del nemico.

Similda venne riconsegnata al padre, che la diede in sposa a chi gli parve e piacque. Laurino, che in grazia della sua cintura si era battuto onorevolmente, nonostante la sbornia, ma era stato costretto alla fine ad arrendersi, venne consegnato a Vitige, che se lo trasse dietro in catene.

* * *

Il povero diavolo trascorse lunghi e dolorosi mesi di prigionia, guardato a vista dai soldati di Vitige e sem-

sengarten

pre legato. La fuga, meditata da lui ogni giorno, gli pareva ormai un pallido desiderio destinato a rimanere tale per sempre, quando una sera...

Faceva freddo. I soldati avevano acceso un bel falò e si erano messi a bere e a giocare a dadi. E bevi e gioca, e gioca e bevi, avendo a cena mangiato anche piuttosto pesantuccio, uno dopo l'altro erano cascati lunghi distesi a ronfare in coro.

Laurino aspettò un po', quindi cominciò pian pianino a rotolare su se stesso verso il fuoco. Facendo uno sforzo disperato riuscì ad accostare le braccia legate alle fiamme, che lambirono e bruciarono le corde. Balzò in piedi e scappò come un gatto inseguito, senza mai fermarsi finché non fu sicuro di essere abbastanza lontano dai suoi carcerieri.

Si diresse quindi verso i suoi monti e dopo qualche giorno di cammino fu di nuovo sul Rosengarten. Ma che pena! Le rose erano sempre là, più rigogliose e vermiglie che mai. Però il suo popolo era stato decimato, la sua Similda gli era stata strappata, e per sempre.

— Per la miseria! — disse piangendo. — Per la miseria boia!

E lo disse più volte, e ogni volta che lo diceva, una rosa appassiva.

— Sì, sì — singhiozzò lo sventurato reastro, — queste rose, che hanno visto il mio amore senza speranza, devono tutte appassire. Tutte. Del resto, qui, dove ora regna il dolore, il loro profumo e il loro rosso splendore sono una vera stonatura.

Tirò su col naso, poi urlò al cielo:

— O giardino, mio giardino, che tu non possa mai più rifiorire, d'ora in avanti, né di giorno né di notte!

A quella maledizione, all'istante, tutte le rose si ripiegarono sugli steli e appassirono.

Laurino gettò un ultimo sguardo a quel penoso, immane squallore. Poi, con i pochi nani rimastigli, a capo chino, andò a rinchiudersi nella sua città-palazzo dentro la montagna e non riapparve mai più alla luce del sole.

La sua maledizione, però, era stata incompleta. Dicendo « né di giorno né di notte » egli aveva implicitamente eccettuato tanto l'alba quanto il tramonto, che non sono né giorno né notte. Ed ecco perché del Rosengarten si può ammirare il suggestivo fenomeno che i valligiani di dialetto ladino chiamano « enrosadira »: nelle albe radiose ma soprattutto durante i magnifici infocati tramonti d'estate, i picchi, le guglie, le torri, i bastioni dolomitici s'incendiano splendidi d'un intenso impareggiabile color rosa vermiglio. E' il grande giardino dell'infelice re nano che in quei momenti magici torna a rifiorire.

Salvatore ASCENZI

CINEMA

La coscienza di Joe

ACCANTO alla censura tradizionale esiste nel cinema un altro tipo di censura assai meno conosciuta ma certamente più insidiosa, perché altrettanto efficace e soprattutto inevitabile. Ci riferiamo ai meccanismi della distribuzione cinematografica, cioè quella complessa struttura economico-organizzativa che presiede alla circolazione dei film nelle sale pubbliche e dalla cui qualità dipende decisivamente la fortuna commerciale dei film stessi. Ma in Italia la distribuzione cinematografica è concentrata in poche e potenti società. Ciò comporta che spesso film di alta qualità artistica ma ritenuti rischiosi da un punto di vista commerciale non riescono ad ottenere una distribuzione efficace e vengono lasciati a piccole società che coprono poco e male il territorio nazionale: succede così che tali film di fatto vengono sottratti alla visione del grande pubblico (programmazione limitata alle grandi città, per pochi giorni e in cinema secondari ecc.), subendo praticamente una specie di « censura » forzata e, soprattutto, inappellabile.

E' il caso del film che questo mese vogliamo segnalare all'attenzione dei lettori, che riteniamo per tanti aspetti eccezionale e che rischia di passare quasi inosservato sugli schermi italiani. Si tratta di **E Johnny prese il fucile,** un film scritto e diretto da Dalton Trumbo, il celebre sceneggiatore americano (uno dei famosi « dieci » di Hollywood vittime nel '47 della politica maccartista) autore di film di grande successo come **Spartacus, Il sale della terra** ecc.

Per il suo esordio nella regia Trumbo ha scelto un suo coraggioso romanzo pacifista scritto nel 1938, che narrava (e denunciava al mondo mentre ci si preparava a una nuova guerra devastatrice) la vera storia di un soldato americano sopravvissuto a spaventose ferite riportate nel corso della prima guerra mondiale. Sulla scorta di questo materiale realistico Dalton Trumbo, ormai alle soglie della vecchiaia, è riuscito a realizzare un film severo, rigoroso e indimenticabile, che va ben oltre il suo contenuto ideologico o morale per la partecipazione umana a cui costringe lo spettatore.

La storia di **E Johnny prese il fucile** è schematica ed esemplare. Nell'ultimo giorno della prima guerra mondiale Joe, il soldato protagonista del film, viene dilaniato dallo scoppio di una bomba.

Tempo dopo ritroviamo Joe in una camera isolata d'ospedale. Joe non è ormai che un povero moncone miracolosamente tenuto in vita dai medici. Terribilmente ustionato, privo di tutti gli arti, della vista e della parola, Joe è ormai soprattutto un caso clinico ma è anche, malgrado tutto, un uomo intelligente e capace di riflessione. Il film è appunto la storia dei pensieri di Joe, dei suoi ricordi, delle sue visioni (spesso frutto della morfina costantemente somministratagli) e dei suoi rancori. Il lungo itinerario intellettivo di Joe giunge alla fine ad una conclusione che è miracolosamente politica: servendosi dell'alfabeto Morse, Joe, chiede ai medici di farlo uscire dal suo isolamento, di essere mostrato alla gente nei paesi e nelle città come monito per gli uomini di tutto il mondo, oppure di lasciarlo morire dato che la vita per lui non avrebbe altro senso. Ma né l'una né l'altra soluzione viene accettata. Il mondo non può tollerare quello che Joe è diventato e che soprattutto rappresenta, e Joe deve continuare a « vivere ».

Alla fine del film, una giovane infermiera morbosamente attaccata a Joe, impietosita e convinta, interrompe l'alimentazione dell'ossigeno per farlo morire.

Come si comprenderà il film è certamento amaro e impegnativo, ma soprattutto con il suo rigore morale e la nobiltà del suo contenuto indica ancora una volta come il cinema, ai suoi livelli più alti, possa essere un mezzo insostituibile di espressione e di intervento.

Da Dalton Trumbo, infine, ci giunge ancora una conferma di quanto validi siano ancora oggi gli artefici principali della stagione d'oro del cinema hollywoodiano.

I FILM DA VEDERE

PER TUTTI

Professione: reporter
di Michelangelo Antonioni
Scene da un matrimonio
di Ingmar Bergman
Frankestein junior
di Mel Brooks
Chinatown di Roman Polanski
Prima pagina di Billy Wilder

PER GLI ESPERTI

E Johnny prese il fucile
di Dalton Trumbo

"Allora, il treno" nuovo film FS

« Allora, il treno » è l'enigmatico e provocatorio titolo dell'ultimo documentario realizzato a cura dell'Ufficio Relazioni Aziendali F.S.: un film a colori, di 35 mm., della durata di circa 40 minuti, diretto da Emilio Marsili e con musiche originali composte e dirette da Bruno Nicolai.

« Allora, il treno » con un linguaggio cinematografico libero e moderno, che giustappone momenti di riflessione a momenti più propriamente creativi, vuole offrire agli occhi del grande pubblico un quadro complessivo dei molteplici aspetti che investono il trasporto ferroviario nel presente e, soprattutto, nella prospettiva futura.

I grandi temi ferroviari come la costruzione dei nuovi mezzi di trazione, il quadruplicamento delle linee, la sicurezza nella circolazione dei treni, l'applicazione dell'informatica nell'Azienda, i nuovi rapporti tra l'uomo e la macchina ecc., unitamente agli interventi diretti di ferrovieri e dirigenti, contribuiscono a portare all'attenzione dello spettatore la vasta e complessa problematica ferroviaria: un grande problema nazionale dalla cui soluzione positiva dipenderà in parte il futuro economico e sociale del nostro Paese.

« Allora, il treno », che tra pochi giorni entrerà a far parte del catalogo della Cineteca FS, è stato presentato in prima visione a Bruxelles, durante i lavori della riunione annuale dell'U.I.C.-B.F.C., riportando un notevole successo.

TELEVISIONE

La vita su Marte

UNA VOLTA scese su Marte, il 4 luglio 1976, le sonde spaziali del progetto Viking raccoglieranno campioni dal suolo tramite un braccio estensibile della lunghezza di dieci piedi. Sui reperti gli scienziati potranno effettuare tre esperimenti che sono ritenuti essenziali per la ricerca delle eventuali forme di vita presenti su Marte. Il primo esperimento è basato sul presupposto che la vita su Marte è simile a quella sulla Terra: un campione del suolo viene immerso in un liquido contenente una certa quantità di acqua insieme a sostanze nutrienti generalmente utilizzate dai microrganismi sulla Terra. Se gli eventuali organismi dovessero mangiare tali sostanze nutrienti, espellerebbero dei gas così come fanno i microrganismi terrestri. Ciò proverebbe inconfutabilmente l'esistenza di processi organici.

Il secondo esperimento è per metà marziano e per metà terrestre. Il campione del suolo di Marte viene inumidito con sostanze nutrienti che secondo gli scienziati sono presenti su Marte, proprio per verificare la presenza eventuale dei processi organici.

Per realizzare il terzo esperimento saranno utilizzati infine il suolo e l'atmosfera di Marte oltre a sostanze liquide alle quali vengono aggiunti gas carbonici radioattivi e una luce solare simile a quella presente su Marte. Se in quelle condizioni gli organismi viventi di Marte crescono e si moltiplicano si presume che, nel loro processo, utilizzino parte dell'atmosfera. Ridotte le sostanze solide in sostanze gassose, la presenza di carbonio 14 in questi gas proverà l'esistenza di processi vitali su Marte.

Queste e altre cose di grande interesse scientifico sono state dette da alcuni scienziati della NASA nel corso di un eccezionale collegamento televisivo, realizzato via satellite, con la base di Greenbelt nel Maryland.

La trasmissione, un numero speciale di « Spazio » a cura di Mario Maffucci, è andata in onda la sera del 20 maggio scorso (ore 21,40 sul primo canale) riportando un grande successo di pubblico, tanto che se ne annuncia a breve scadenza una replica.

Nel corso del programma è stato illustrato l'importante progetto spaziale « Viking », che prevede appunto il prossimo invio di due sonde su Marte. La partenza delle sonde è prevista il prossimo agosto ed esse dovrebbero arrivare su Marte dopo ben 11 mesi di viaggio.

La trasmissione, per l'interesse degli argomenti trattati e soprattutto per la spettacolarità del materiale cinematografico presentato, ha dimostrato ancora una volta la particolare adattabilità del mezzo televisivo ai programmi di carattere scientifico.

SEGNALAZIONI TV

Grandi programmi e famosissimi divi si annunciano sui teleschermi per i prossimi mesi. Le due realizzazioni più ambiziose sono attualmente **Alle origini della mafia** e **Vita di Gesù** che vengono prodotte, come il Mosé, in collaborazione con le televisioni americane e inglesi.

Alle origini della mafia, un imponente sceneggiato in cinque puntate sul fenomeno mafioso, è attualmente in piena fase di lavorazione tra Caserta, Roma e la Sicilia e impegna numerosi attori internazionali di primo piano tra cui Rod Steiger, Mel Ferrer e Anthony Franciosa.

L'ancora più colossale **Vita di Gesù,** previsto in sei puntate, è attualmente in fase di lavorazione in Israele.

La regia dello sceneggiato è affidata a Franco Zeffirelli, la sceneggiatura è di Suso Cecchi D'Amico e Anthony Burgess, il cast è formato da attori come Peter O' Toole, Dustin Hoffman, Lawrence Olivier, Burt Lancaster e Alan Bates. Per la parte di Gesù, Zeffirelli ha scelto Tom Courtenay, apprezzato interprete shakespeariano nei teatri londinesi.

LIBRI

Universo USA

« DOPO IL maccartismo e l'era di Eisenhower, quando fu ucciso il primo dei Kennedy e i ghetti neri esplosero e apparve il demagogo di destra Goldwater, si diceva: passerà. Poi una generazione intera subì la guerra senza fine del Vietnam, sino alla caduta di Johnson e oltre. Poi fu ucciso il secondo Kennedy, alterando una campagna presidenziale. Poi sul grande scenario appare il dollaro in caduta. E ancora si diceva: passerà. Ma quando la rovina del vicepresidente Agnew e la tempesta di Watergate hanno travolto Nixon, era possibile concludere: non passa mai ».

Questo è un brano esemplare di **La crisi americana** di Alberto Ronchey (Garzanti Editore, pp. 244, L. 3.500), un libro che unitamente ai precedenti **Atlante ideologico** e **Ultime notizie dall'URSS** conclude un'analisi della situazione politica internazionale contemporanea.

Nei dieci anni che vanno da Dallas al Watergate sono cadute non poche illusioni: un susseguirsi di errori, di violenze e delusioni hanno scosso profondamente gli Stati Uniti e gli americani. La protesta dei « campus » si è a poco a poco spenta del tutto, i conflitti razziali si sono momentaneamente arrestati, procede il dialogo con l'Unione Sovietica, normali rapporti diplomatici si sono stabiliti addirittura con la Cina Popolare, eppure il prestigio e la credibilità degli Usa sembrano essere entrati in una crisi profonda. All'interno di questa materia politica complessa e articolata, magmatica e spesso contraddittoria, Ronchey cerca di risolvere alcuni enigmi e di promuoverne altri, di analizzare e spiegare nei limiti del possibile le cause o le motivazioni di alcuni malesseri politici e sociali del nostro tempo. In questo tipo di analisi gli Stati Uniti rappresentano evidentemente un punto di riferimento privilegiato. Tutto l'Occidente è attualmente in una fase critica di profondo ripensamento che investe strutture economiche e sociali, ma la crisi americana è in pari tempo maggiore e minore di quelle che travagliano da tempo nazioni come l'Italia o l'Inghilterra: minore perché la struttura economica e produttiva è infinitamente più forte, maggiore perché i fenomeni che si verificano nel più grande paese occidentale hanno effetti praticamente incalcolabili nell'era contemporanea dell'assoluta interdipendenza dei fenomeni.

SEGNALAZIONI LIBRI

La notte matrigna di Enzo Siciliano, Rizzoli Editore, lire 3.500.

Un moderno « ritratto di signora » tracciato su un arco di tempo che va dalla fine del secolo scorso agli anni recenti, attraverso la folle Berlino degli anni venti e la Roma piccolo-borghese del fascismo.

Figlioli miei, marxisti immaginari di Vittoria Ronchey, Rizzoli Editore, L. 3.500.

Un singolare diario scolastico di un'insegnante di filosofia attraverso gli anni della contestazione studentesca.

Anatomia della distruttività di Erich Fromm, Mondadori Editore, L. 5.000.

Un'esplorazione scientifica della violenza contemporanea. I multiformi aspetti della violenza dell'uomo.

La fine degli Incas di John Henning, Rizzoli Editore, lire 10.000.

La narrazione avvincente e aggiornata della conquista del Perù e della fine di una grande civiltà. Una ricostruzione fedele che studia a fondo anche la « resistenza » inca dopo la morte di Atahuallpa, la creazione dell'ultimo stato inca sulle montagne di Vilcabamba, la città « perduta » e ritrovata in tempi recenti e le gesta leggendarie di Tupac Amaru.

Domingo il favoloso di Giovanni Arpino, Einaudi Editore, pp. 190, L. 2.000.

Il ritorno alla narrativa di Arpino nel sorprendente disegno di un personaggio di zingaro, giovane e ingenuo simbolo di una arcana salvezza.

Racconti di Anton P. Cechov, Garzanti Editore, pp. 182, lire 3.500.

In un'edizione accurata e relativamente economica tutto il panorama della narrativa di Cechov, forse il più grande specialista del racconto di tutta la letteratura europea del secolo scorso.

GRATIS
a casa vostra
UN' OPERA REALIZZATA NEL 1974

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 1974

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 140.000 lire ma viene caduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire

80.000

(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e riceverete 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, (cm. 27,5x20) carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma - Tel. 83.93.461.
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 pagherò quindi l'importo ridotto di L. 80.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;
usufruire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 70.000 che verserò, senza anticipo, in 4 rate.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma .....
Cognome ..... Nome ..... Cap. .....
Città ..... N. .....
Tessera n. .....
Via .....

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Il Jazz oggi

IL JAZZ da qualche anno sta richiamando molta attenzione, specie da parte del pubblico giovanile, che si sta avvicinando a questa espressione musicale grazie anche alla matrice che hanno acquistato il rock e il blues. E' innegabile che il rock jazz ha avuto in questo ultimo periodo un grande rilancio, tanto da far affiorare gruppi come il Perigeo, il Kaleidon o gli Aktuala all'attenzione generale. Questa vuole essere una piccola carrellata su alcune delle novità jazzistiche di questo ultimo periodo.

Iniziamo con un long playing della Basf (una etichetta che, insieme alla PDU, sta cercando di aprire un discorso serio anche in questo campo).

Si tratta di un disco inciso da una giovane cantante americana poco conosciuta al nostro pubblico: Bunnie Foy. Nativa di Harlem, ma stabilitasi a Milano dal 1969, dopo aver girato il mondo come cantante jazz, La Foy ha avuto la possibilità, durante il suo peregrinare, di collaborare con alcuni celebri strumentisti quali Blackey, Schepp e Gillespie e, in tempi più recenti, con Intra con il quale si è esibita come voce solista nella « Messa d'oggi ». In « Way-o » (il suo disco), Shirley « Bunnie » Foy si cimenta con estrema disinvoltura tra gospel, spiritual e musiche africane e centroamericane.

I momenti migliori del disco, prodotto da Franco Fayenz e a cui ha collaborato il pianista di Trinidad Sonny Taylor, sono « Go down Moses », « Uelelè » e « Nobody knows the trouble I've seen ». Il disco è distribuito dalla SASEA.

Andrea Centazzo, percussionista, pubblica il suo secondo lp con la PDU (distribuita dalla EMI). « Fragmentos », che segue direttamente l'esperienza solista di « Ictus », si divide in quindici brevi brani inediti e vede come collaboratori, tra gli altri, Bruno Tommaso e Maurizio Giammarco. Da ricordare che Andrea Centazzo da anni collabora con Giorgio Gaslini.

Viene pubblicato in questo periodo il dodicesimo volume della collana Jazz a Confronto della casa discografica Horo. Dopo Lacy, Sellani, De Paula, Mc Coy e altri è ora la volta di Teddy Wilson, uno dei più importanti pianisti che la storia del jazz ricordi. Già collaboratore di Armstrong e Goodman, in questo 33 giri propone alcuni brani inediti ed altri che fanno parte del jazz tradizionale.

La Decca pubblica per l'etichetta Decca Eclipse un interessante disco: « Jazz in Britain '68-'69 » che ripropone, appunto, il panorama jazzistico britannico prima dell'invasione rock.

In questa antologia troviamo del free jazz ed un accenno timido al rock jazz. Tra i titoli migliori vogliamo segnalarvi « Shepherd oak », « Bessie » e « Winter song » firmati da John Surman che insieme ad Alan Skidmore e Tony Oxley sono tra i più importanti « ospiti » del long playing. Infine un accenno sull'uscita di un 45 giri di un grande jazz man italiano che vive e lavora negli Stati Uniti: Rava, che sotto lo pseudonimo di Katcharpari Rava ha inciso un singolo comprendente « Katcharpari » e « Cheerin' cherry » che sono anche tratti dal suo ultimo lp « Katcharpari ». Il disco è stato inciso per la Basf ed è distribuito dalla SASEA.

LE NOSTRE VOCI

(segue dalla pag. 3)

dell'Azienda medesima o da altre Amministrazioni dello Stato.

Nel Suo caso si tratta, invece, di passaggio tra due qualifiche (Gestore-Conduttore) di livello gerarchico corrispondente (livello 5b del quadro di equiparazione delle qualifiche F.S., allegato al D.M. 12109/71), per cui non può trovare applicazione quanto previsto dalla norma in questione.

BUONE NOTIZIE PER I DEVIATORI CAPO

Cara « Voci »,

sono deviatore Capo della Stazione di Sarzana, del Compartimento di Firenze. Fui assunto nell'Azienda il 13-3-1942 e sono stato promosso Deviatore Capo il 1-1-1973. Dopo 33 anni di servizio svolto con qualificazione di eccezionale, mi trovo ora danneggiato economicamente e moralmente nei confronti dei colleghi di lavoro a seguito della nuova legge della coda del riassetto. Infatti il mio stipendio adesso è inferiore a quello di colleghi con la qualifica di 1° Deviatore.

C'è speranza che qualche anima buona si occupi del mio caso?

Pietro Manganelli
Sarzana

● *Siamo davvero lieti di darLe una buona notizia: è stato presentato al Parlamento un disegno di legge che prevede la eliminazione della sperequazione attualmente esistente tra le qualifiche di Deviatore Capo e Primo Deviatore.*

Speriamo perciò che la Sua situazione come quella di molti altri che rivestono la Sua qualifica sia sanata al più presto.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

LA VISITA del Ministro dei Trasporti, sen. Martinelli, alla « Transport-Expo '75 » di Parigi, ampiamente illustrata in altra parte del giornale, ha avuto una vasta eco per le dichiarazioni che il responsabile del Dicastero ha fatto ai giornalisti presenti alla rassegna. « La ferrovia dopo 150 anni di vita resta ancora il mezzo di comunicazione del futuro », ha scritto nel suo servizio E. Mognon de LA STAMPA, « non teme la concorrenza serrata né dell'auto né dell'aereo. Accetta la loro sfida e si adegua alle esigenze attuali ed è l'unica ad aver consolidato l'unità europea. In ogni Paese la politica dei trasporti è in movimento: Gran Bretagna, Francia e Germania Occidentale sono in piena corsa. Le FS non corrono "in rapido" ma almeno si muovono dopo anni di sosta forzata ». Anche E. Paris de IL SOLE/24 ORE ha riconosciuto che nonostante le ristrettezze di bilancio e le difficoltà economico-politiche spesso improvvisamente insorgenti, si sta concretamente lavorando per un traffico ferroviario sempre più qualificato e aderente alle necessità del pubblico sia sulle lunghe che sulle medie distanze.

Un poco meno ottimista si è dimostrato invece S. Puglisi de IL GAZZETTINO, che, guardando al continuo deterioramento della situazione economica generale, ha espresso il proprio rammarico per il fatto che, date le note difficoltà burocratiche, i finanziamenti disposti per l'ammodernamento delle ferrovie saranno realmente disponibili quando risulteranno di nuovo del tutto insufficienti. Una risposta rassicurante su questo argomento — ha precisato da parte sua G. Gazzetti su IL POPOLO — è venuta dallo stesso Ministro che ha annunciato di aver dato disposizioni perché il successivo piano di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete FS, previsto per il 1976, venga anticipato e completato entro e non oltre la fine dell'anno in corso. « E' veramente una buona notizia, ha commentato l'A., che non potrà non essere giustamente valutata e compresa ».

La conferenza-stampa tenuta a Parigi dal Ministro Martinelli, ha osservato da parte sua A. Fugardi del GIORNALE DI BRESCIA, « si è svolta all'insegna della speranza e dell'impegno di fare qualcosa con il piano dei duemila miliardi che si cominceranno a spendere fin da quest'anno ». « Le Ferrovie italiane puntano su viaggi più rapidi e più comodi », ha scritto IL MATTINO. Le prospettive italiane per un rilancio del trasporto su rotaia e per una sua integrazione col sistema europeo, illustrate dal Ministro a Parigi sono quanto mai interessanti, ha commentato LA VOCE REPUBBLICANA. Dopo la nota dolente rappresentata dalla notizia di un prossimo aumento del 10% del prezzo delle tariffe, ha soggiunto IL GIORNO, sono stati accolti con un certo sollievo i dati forniti dal Ministro sullo stato di avanzamento dei lavori in corso, sui programmi predisposti per adeguare impianti e materiale alle nuove esigenze del traffico interno e internazionale.

« La notizia numero uno, ha posto in rilievo LA GIUSTIZIA, è che sono pressoché ultimati i primi 122 km della "direttissima" fra Settebagni e Città della Pieve ». Le ultime informazioni al riguardo, ha precisato L'OSSERVATORE ROMANO, dicono infatti che tale tratto dovrebbe essere attivato al traffico con il 30 maggio 1976. Lo hanno confermato LA NAZIONE, IL POPOLO, IL SOLE/24 ORE, IL MATTINO.

L'altra notizia che ha riscosso un plauso generale e incondizionato è quella che riguarda l'immissione in servizio, col nuovo orario ferroviario estivo, di un primo gruppo di nuove carrozze-letti, denominate T2S (turistica speciale a due letti). « All'esigenza generale di trasporti veloci, sicuri e sempre più confortevoli, ha scritto L'AVANTI!, è stato ora aggiunto l'obiettivo di offrire ad un pubblico sempre più vasto quel comfort che prima era riservato a pochi privilegiati ». Anche l'UNITA' ha osservato che sinora il viaggio in vagone letto era prerogativa di viaggiatori con determinate possibilità economiche. « Ora ci si avvicina di più allo scopo sociale che dovrebbe essere prerogativa essenziale del trasporto su rotaia ». « Continua la opera di democratizzazione del servizio ferroviario », ha annunciato da parte sua IL GIORNO. « Nel quadro dell'ammodernamento della rete, le ferrovie rinnovano anche le carrozze-letto » ha sottolineato IL GIORNALE D'ITALIA, e LA GIUSTIZIA « E' speciale la nuova carrozza-letti anche per l'interno », e IL TEMPO « In circolazione sulle FS la carozza-letti turistica ». Le FS si accingono intanto a raccogliere nei prossimi giorni parte dei frutti derivanti dall'attività svolta in collaborazione con l'industria nazionale, nel settore dei nuovi mezzi. « Questa attività — ha ricordato IL FIORINO — ha i due punti di maggiore interesse nel "Pendolino" (il nuovo treno ad assetto variabile) e nella "Tartaruga elettronica" ». « Conto alla rovescia per la consegna del Pendolino alle FS », ha intitolato il suo articolo ORE 12, soffermandosi a descriverne ancora una volta le caratteristiche principali e i vantaggi che deriveranno dalla sua immissione in servizio.

Nell'imminenza dell'entrata in vigore dell'orario ferroviario estivo non poteva mancare l'interessamento della stampa anche per questo importante avvenimento: « Austero il nuovo orario ma vi sono anche alcune novità » ha scritto il ROMA. « Sarà più austero il nuovo orario FS » ha ribadito IL GLOBO. IL GIORNALE DI SICILIA ha definito interessanti le innovazioni che verranno introdotte nel servizio ferroviario con l'attuazione del nuovo orario estivo. Giudizio parimenti positivo hanno espresso IL PICCOLO, IL GIORNALE D'ITALIA e LA GIUSTIZIA che ha pure sottolineato che verrà agevolato il servizio delle merci. A quest'ultimo proposito vanno ricordati i favorevoli commenti che hanno accompagnato l'istituzione di un nuovo treno merci « rapido speciale » tra Milano e Bari. « E' cominciata sulla Mi-Ba l'era dei treni merci a orario fisso » ha scritto IL SOLE / 24 ORE, e l'AVVENIRE « Milano-Bari treno merci a 90 all'ora », e LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO « Anche le merci in rapido sulla Bari-Milano e viceversa », e l'UNITA' « Interessante esperimento della FS: istituito un rapido merci tra Milano e Bari ».

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

Passando per il normale giro di controlleria, il conduttore Z., affacciatosi in uno scompartimento di seconda, si è trovato dinanzi a uno spettacolo per lo meno insolito: un grosso cane di S. Bernardo stava dignitosamente seduto; al di sotto, dal suo folto pelame, spuntavano due gambette umane. Alla richiesta del biglietto, il titolare delle gambe ha fatto capolino dietro l'animale esibendo il biglietto proprio e una « spedizione per cane da grembo ». All'obiezione del ferroviere, il furbo viaggiatore sosteneva di essere dalla parte della ragione, dato che, palesemente, il cane viaggiava seduto sul suo grembo!

M. G.

Le vostre ricette

Eccovi, care amiche, due ricette che hanno una caratteristica in comune, pur essendo fra loro diversissime: quella, cioè, di essere entrambe piemontesi. Ce le hanno mandate Caterina Burzio di Torino e Marisa Bobbio di Alessandria, nostre affezionate lettrici. **Marina**

GIARDINIERA

Ingredienti: 3 hg di fagiolini, 3 hg di carote, 3 hg di cetrioli, 3 hg di cipolline, 1 sedano, 1 hg di olio, 1 hg di sale, 1 hg di zucchero, 1 litro di aceto, mezza noce moscata.

Far bollire tutto per un quarto d'ora, aggiungere 1 kg di peperoni e far bollire ancora per 10 minuti. Per la conservazione, usare la « luna vecchia » (ultimo quarto). Questa è la ricetta di un antipasto molto più genuino di tutti gli antipasti che si comperano.

Caterina Burzio

SOGLIOLE IN UMIDO

Ingredienti per 4 persone: 1 pacco di sogliole surgelate da 400 gr; 1 scatola di pelati di media grandezza; sale, pepe, alloro, prezzemolo, cipolla, origano.

Scongelare le sogliole, tagliarle ognuna in quattro parti e infarinarle Mettere, intanto, in una casseruola l'olio, aggiungervi un pezzo di cipolla tritata, una foglia di alloro e far soffriggere per qualche minuto. A questo punto aggiungere i pomodori pelati tagliuzzati. Lasciar prendere il bollore e mettere le sogliole infarinate, sale e pepe, e lasciare cuocere per 10 minuti. Da ultimo, mettere il prezzemolo e un briciolo di origano. Il piatto è pronto: servirlo.

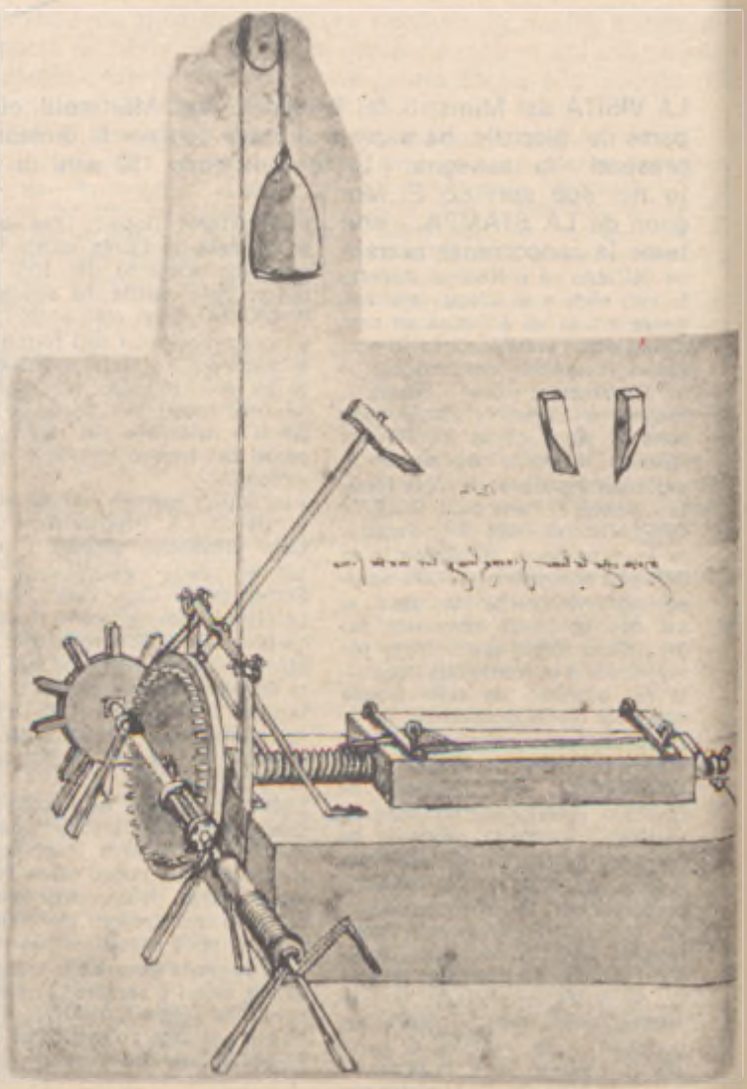
Marisa Bobbio

I disegni di Leonardo

SE VI CHIEDESSIMO chi è stato l'ideatore dell'aeroplano, del sottomarino, della mitragliatrice e del carro armato, voi sicuramente rispondereste in coro: Leonardo da Vinci! E, infatti, è stato proprio il grande Leonardo che, oltre a essere universalmente noto come insigne pittore, scultore e architetto, fu prodigioso ingegnere, inventore di macchine utili e portentose, avveniristiche per il suo tempo. Ma forse non sapete che recentemente è stato portato a termine il restauro di quel complesso di studi, di carte e di schizzi — noto come il « Codice Atlantico » — che Leonardo elaborò attorno a macchine, apparati tecnici, congegni meccanici e progetti di architettura civile e militare, non solo ma di appunti su scienze più teoriche come l'astronomia, la geometria e la chimica e ancora di abbozzi di quadri come quelli mirabili di Beatrice d'Este, della adorazione dei magi e della Leda col cigno, nonché di disegni e progetti di chiese, cupole e palazzi mai realizzati.

Gli originali manoscritti del « Codice », dissepolti dalle cantine del Castello Sforzesco di Milano, sono stati affidati alle cure dei monaci dell'abbazia di Grottaferrata che hanno innanzitutto decifrato tutti i fogli (vi ricorderete, a questo riguardo, che Leonardo usò la scrittura speculare, leggibile solo se riflessa in uno specchio). Quindi hanno proceduto a una nuova ripartizione del materiale ricavandone 12 volumi di complessive 4.320 pagine e 2.136 tavole. Per rendere le pagine omogenee e uniformi, poi, i monaci hanno adoperato apposite carte giapponesi e speciali pelli importate dal Tibet. Tale — è il caso di dire — certosino lavoro ha consentito anche la esatta riproduzione in facsimile del « Codice Atlantico » ad opera di un gruppo editoriale fiorentino che ha esposto il primo esemplare (ne è stata fatta un'edizione unica di 998 esemplari numerati) a Vinci.

Qui riproduciamo il disegno leonardesco di una macchina a peso per intagliare lime.



Novità dalla Terra

Da alcuni anni si stanno sperimentando auto con motore elettrico. Ora, con la crisi del petrolio, i costruttori hanno accelerato le ricerche e gli esperimenti. Forse presto riusciranno a produrre un motore elettrico davvero poco costoso e di soddisfacente resa. Speriamolo. Così, si potrà respirare meno smog e si potrà vivere nelle nostre città con meno rumore.

Un medico, in U.S.A., ha scoperto che i semi di soia contengono una vitamina — che ha designato con la lettera « Q » — molto utile, a quanto pare, per la cura dell'emofilia, una gravissima malattia del sangue.

Vive in Australia una talpa fornita di marsupio. Come sapete, il marsupio è una specie di sacco che hanno sul ventre, a raccogliere la prole, le femmine di quei mammiferi che appartengono appunto alla sottoclasse dei marsupiali, come il canguro. Quella talpa è grossa come le nostre, ma possiede sul muso un piccolo corno con il quale riesce a penetrare nel terreno molto più rapidamente.

La Florida vanta il più piccolo cavallo del mondo. Si chiama Gumba. Alla nascita, era alto solo 35 centimetri e superava di poco i 6 chili.

PERLE SCOLASTICHE

I Tarantini volevano diventare più potenti dei Romani e andarono a chiedere aiuto a Birro re delle Biro.

Una volta per fare la carta usavano straccio e polvere che poi dopo con le invenzioni perché fossero più forti usavano la polvere da sparo.

Napoleone stava con la mano infilata nel panciotto. Dicono che morì di un'ulcera allo stomaco. Forse si teneva su la borsa dell'acqua calda.

Oggi la maestra ha spiegato l'analisi zoologica.

L'Immacolata ha vinto 3 a 2, al primo tempo erano 2 a 2. Nel secondo tempo l'Immacolata si fece forza e segnò un goal. Tutti si misero a ridere. L'Immacolata aveva la maglia a strisce rosse e gialle.

A Padova nella chiesa del Santo ho visto che c'erano gli avanzi della gente ammalata.

A me piacciono tanto i passeri da mangiare.

(da « Meridiana »)

ASPIZ

IL KAPPAMARO

Qui comincia l'avventura
Di Ninetto e zio Frescura

Ferroviere pensionato
E inventore appassionato

di JOC e KAS

Cielo azzurro, caldo sole
già finiscono le scuole

e comincia la speranza
di una splendida vacanza.

Ma ora è giunta una notizia
che ha portato la mestizia:

le acque terse del Lenosco,
il bel fiume in mezzo al bosco,

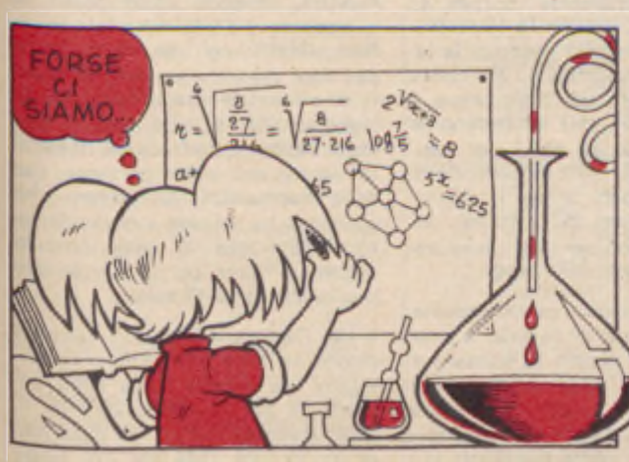
sono ormai tutte inquinate:
addio bagni, addio nuotate!

E Ninetto e i suoi compagni
devon dire addio a quei bagni

a quel sano godimento
a quel gran divertimento.

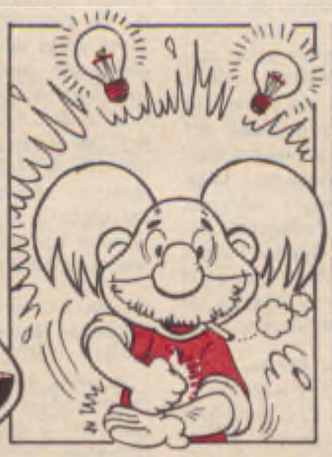
Per fortuna zio Frescura
sta studiando già la cura

e ai ragazzi ha già annunciato:
guarirò il fiume malato!

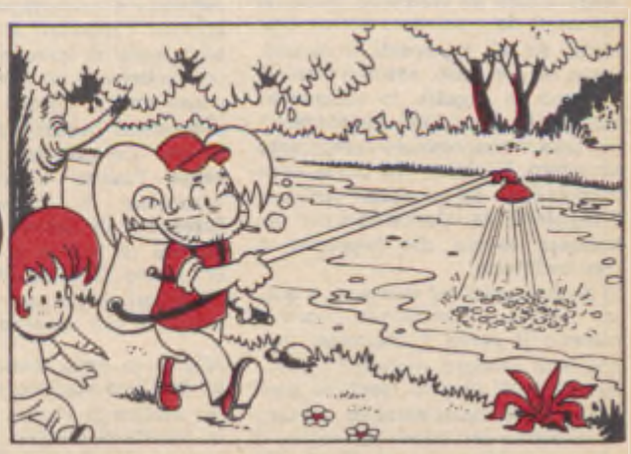


Fatto appello al proprio ingegno
già lavora con impegno

tra problemi ed equazioni
tra alambicchi e bottiglioni.



Prova, studia, prova ancora
ed infine è giunta l'ora:



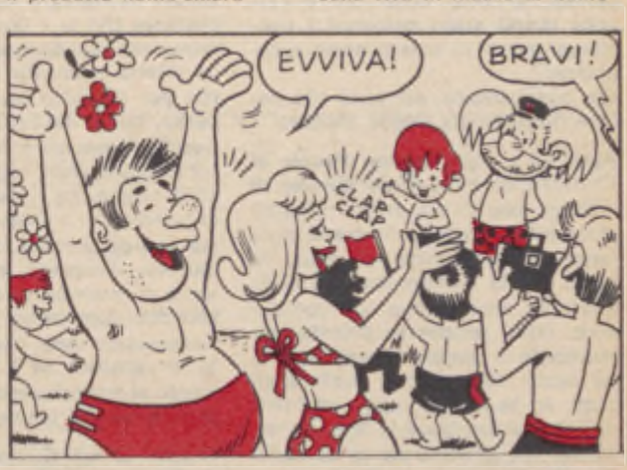
ha inventato il Kappamaro
il prodotto fiume-chiaro

che ora sparge in gran volume
dalla riva in mezzo al fiume

che ritorna tale e quale:
acqua pura e naturale.

Tutti giù; niente paura
grida adesso zio Frescura

ed insieme con Ninetto
salta giù: tuffo perfetto!



Sulle rive del Lenosco
e perfino in mezzo al bosco

tutti inneggiano a Frescura
salvator di Bassamura.

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

NELL'ACCINGERMI a rispondere a numerose lettere giunte in redazione precedentemente all'inizio della mia collaborazione, desidero fare due segnalazioni d'ordine generale:
1) numerosi pensionati saranno tentati di chiedere notizie particolari sull'accordo sindacale raggiunto con il Governo in materia di scala mobile, di quote di aggiunta di famiglia e sull'intesa di massima di proseguire le trattative per il conseguimento della correlazione tra pensioni e stipendi sulla base dell'aggancio delle prime ai secondi e per la riliquidazione delle pensioni anteriori al 1° luglio 1973 per l'estensione alle medesime dell'indennità pensionabile. Poiché tali accordi necessitano di essere tradotti in disegni di legge, che dovranno poi essere presentati ed approvati in Parlamento, sarà mia cura portare a conoscenza degli amici lettori il contenuto di tali disegni di legge man mano che saranno predisposti dal Ministero per la organizzazione della pubblica amministrazione. Stando così le cose, rivolgo a tutti un vivissimo invito ad astenersi dal richiedere notizie anzi tempo su tali argomenti, in quanto, come ho già detto, assumo formale impegno di seguire le successive fasi di tali importanti questioni attraverso il sunnominato competente Ministero. E' chiaro che prima della formulazione dei necessari strumenti legislativi, le informazioni non potrebbero essere che imprecise e contraddittorie;
2) diversi amici nel rivolgersi a questa rubrica si limitano a riportare soltanto il nome e cognome. Allo scopo di rendere possibile l'individuazione del proprio fascicolo pensionistico è indispensabile indicare la matricola ferroviaria o, meglio, il numero d'iscrizione (quello del libretto di pensione); in questo breve periodo ho potuto constatare di persona quanti siano numerosi i pensionati aventi lo stesso nome e cognome!
Ciò puntualizzato, dò inizio alle notizie richieste dai singoli abbonati.

Assicuro i sigg. **Lorenzo Piccolo** di Castelfranco V. e **Paolo Navone** di Albenga che le rispettive riliquidazioni della pensione risultano regolarmente determinate: al primo va detto che la rideterminazione dello stipendio pensionabile non può essere fatto semplicisticamente aumentando il numero precedente degli scatti biennali con quelli spettanti in base alla legge 24-5-1970 n. 336, ma ricostruendo la posizione economica all'8-3-68 per la valutazione di a. 3 m. 5 e gg. 29 di cui ha titolo in base all'art. 1 della legge predetta, poi riconsiderando gli scatti biennali relativi all'aumento di servizio concessogli per la legge 15-2-1967 n. 40 ed, infine, computando altri 3 aumenti periodici ai sensi dell'art. 3, 1° comma, legge n. 336. Tutto questo procedimento fa elevare lo stipendio pensionabile dall'11° al 15° aumento biennale, anche per effetto del disposto dell'art 58 dello stato giuridico, che impone lo spostamento dell'aumento biennale al 1° gennaio od al 1° luglio a seconda che l'aumento stesso venga ad oltrepassare o meno la metà di ciascun intervallo semestrale; al sig. Navona va precisato che non è possibile fare confronti generici con altre posizioni pensionistiche di colleghi anche di qualifica inferiore, dato che ogni trattamento di quiescenza è influenzato dalla posizione giuridico-economica raggiunta alla data di cessazione dal servizio e dal numero degli anni di servizio utile maturati alla data anzidetta. L'importante è sapere che la propria pensione è correttamente liquidata. Informo i seguenti amici che i loro trattamenti di quiescenza sono stati regolarizzati ed i relativi ruoli di pagamento si trovano già presso le competenti Direzioni provinciali del tesoro: Comandante a riposo **Giuseppe Fasano** di Messina, **Luigi Giannerini** di Viareggio, **Angelo Schiavone** di Como, **Pellegrino Acquaviva** di Bovino e **Benito Pedani** di Livorno, al quale ultimo giungano i migliori auguri per la nascita di Silvia, la sua seconda nipotina.

Alla sig.ra **Anna Maria Bugna,** vedova del Capo stazione sovrintendente già titolare di Verona P.N. deceduto in attività di servizio, porto a conoscenza che il leggero ritardo nella liquidazione della pensione di riversibilità definitiva è dipeso dalla circostanza che si è dovuto procedere prima alla liquidazione della pensione diretta spettante al defunto marito per il giorno precedente il decesso, quale destinatario di tutti i benefici concessi a favore degli ex combattenti dalla legge n. 336 del 1970, stante che il dante causa aveva provveduto a presentare la richiesta istanza durante la costanza del rapporto d'impiego, e poi alla pensione di riversibilità; sono certo che allorché appariranno queste note, l'interessata avrà ricevuto il libretto di pensione ed il ruolo di pagamento si troverà presso la Direzione provinciale del tesoro di Verona.

Quanto al sig. **Cristoforo Cavallero** da Fossano, che ha prodotto istanza per la revisione della pensione liquidatagli a decorrere dal 4-6-1974, mi corre l'obbligo di precisargli che la pensione medesima è stata determinata con l'inclusione nella base pensionabile dell'indennità annua e previa valutazione di tutti i servizi computabili e, pertanto, non appare modificabile per nessuno degli articoli da lui citati del nuovo t.u. approvato con il d.P.R. 29-12-1973 n. 1092; soltanto, ove egli abbia presentato entro il termine perentorio del 28-2-1975 la prescritta domanda in base all'art. 3 della l. 12-2-1974 n. 22, la pensione dovrà essere riliquidata ai fini del calcolo delle c.d. competenze accessorie.

Informo gli amici pensionati **Michele De Stefano** di Solofra e **Taddeo Savastano** di Salerno, già titolari delle stazioni di Battipaglia e di Salerno, che le liquidazioni delle pensioni definitive loro spettanti sono in corso; in particolare per il sig. Savastano si precisa che la pensione privilegiata ferroviaria, cui ha titolo, è autonomamente regolata da norme proprie, mentre la classificazione delle infermità secondo la legislazione pensionistica di guerra (le leggi n. 648 del 1950 prima e n. 313 del 1968 poi) influiscono ai fini del giudizio da parte dei sanitari dell'Azienda sulla percentuale di inabilità residuata e per il riconoscimento o meno di particolari indennità spettanti nei casi tassativamente specificati dalla legge.

Il capo stazione sovrintendente **Giuseppe Berruti** di Savona, a riposo dal 15-3-71, chiede di conoscere i benefici che possono derivargli dalla l. 12-2-74 n. 27. Lo informo che l'art. 2 dell'anzidetta legge, modificando il 2° comma dell'art. 110 del d.P.R. 28-12-70 n. 1077, ha riconosciuto al personale che rivestiva una qualifica di vertice corrispondente all'ex coefficiente 402 anteriormente al 1° luglio 1970 l'intera anzianità di qualifica; da ciò consegue che l'interessato ha diritto a conservare nel trattamento economico spettante all'1-7-70 il 2° aumento periodico che aveva già maturato sotto la vigenza delle precedenti tabelle e che con l'aggiunta dei 3 aumenti biennali spettanti in base all'art. 2, 1° comma, legge n. 336 fa si che la riliquidazione della pensione decorrente dall'1-9-71 debba essere modificata, appunto, per tener conto dello stipendio relativo alla qualifica rivestita (par. 370) con 5 aumenti periodici in luogo dei 4, su cui è stata liquidata. Nessuna variazione, invece, subirà la pensione per il periodo 15-3-71 / 31-8-71, in quanto essendosi dovuto provvedere secondo le tabelle contenute nel d.P.R. 5-6-65 n. 749 gli aumenti biennali sono stati totalmente considerati. Il sig. Berruti dovrà anche ricevere gli arretrati di attività per il periodo 1-7-70 / 15-3-71, alla cui regolarizzazione deve provvedere, se non lo ha già fatto, l'Ufficio personale compartimentale di Torino. Per quanto riguarda la modifica della pensione gli uffici competenti vi stanno provvedendo, unitamente ai casi consimili, mediante rilevazione ed elaborazione meccanografica.

Desidero adesso rispondere al sig. **Francesco Guarnaccia** di Napoli, il quale lamenta in modo non molto chiaro che non gli sarebbero stati computati alcuni scatti di stipendio. E' probabile che egli voglia riferirsi all'applicazione del beneficio disposto dall'art. 29 della legge n. 40 del 1967; se è questo che egli lamenta, posso assicurarlo che ha beneficiato di tale norma durante l'attività di servizio, essendo stato posto in quiescenza il 2-3-72. Ed a tale beneficio, infatti, egli ha avuto titolo per aver prestato servizio in qualità di avventizio straordinario dal 21 luglio 45 all'1-1-51 ed il predetto servizio, inoltre, è stato da lui riscattato sia ai fini della pensione che della buonuscita. Mi auguro che queste righe valgano a tranquillizzare l'interessato, al quale formulo auguri vivissimi per il suo attuale non buono stato di salute.

Il sig. **Francesco Lotteri** di Cremona chiede se dalla integrazione dell'allegato alla tabella unica degli stipendi di cui al d.P.R. 28-12-70 n. 1079, disposta dall'art. 10 della legge n. 27 del 1974 (la c.d. legge sulle code del riassetto), possa conseguire qualche vantaggio. In proposito, si precisa che l'esigenza di detta integrazione si è posta a seguito di quanto era stato già operato dall'Azienda in sede di perequazione generale delle pensioni del settembre 1971, stante che in tale occasione era emersa la necessità di estendere il beneficio stabilito dall'art. 16, 2° comma, del d.P.R. n. 1079 citato anche ad altre ipotesi di passaggi di carriera non previste dal legislatore. Pertanto, gli interessati al prefato art. 10 legge n. 27 hanno in genere già usufruito di quanto in esso contenuto; aggiungo, peraltro, che nei confronti di quei pochi, nelle cui riliquidazioni non fosse stato tenuto conto del disposto dell'allegato alla tabella unica, secondo il testo di recente integrato

con l'art. 10, sarà provveduto d'ufficio da parte dell'Amministrazione. Lo scrivente, comunque, non rientra nella previsione normativa di cui si discute, avendo interamente svolto la sua carriera in qualifiche di operaio senza passaggio ad altre carriere.

Per quanto riguarda la richiesta attribuzione degli aumenti periodici di stipendio concessi dai citati artt. 1 e 2 legge 336 fatta dal sig. **Carlo Sannino** di Napoli, si conferma che detti benefici possono trovare applicazione soltanto nei confronti di coloro che sono cessati dal servizio dopo il 7-3-1968, e ciò per espressa disposizione legislativa. Poiché l'assiduo lettore è stato posto in quiescenza il 2-12-1967 non può rientrare nell'ambito della legge; una eventuale estensione del beneficio ai combattenti cessati dal servizio prima della data predetta potrebbe avvenire soltanto mediante un nuovo provvedimento normativo. La precedente risposta vale anche per il sig. **Luigi Zarrillo** di Aversa, nonostante egli abbia evidenziato una particolare situazione e cioè di essere stato trattenuto in servizio quale impiegato di fatto dal 17-2 al 23-4-68. Il di lui collocamento a riposo venne correttamente disposto a decorrere dal 17-2-68, secondo le disposizioni allora vigenti che non consentivano la valutazione in pensione del servizio reso come dipendente di fatto, posteriormente alla data del raggiungimento dei limiti di età e di servizio. E' ben vero che la sentenza n. 48 del 1971 della Corte costituzionale ha annullato tale norma, ma essa è diventata inefficace, per contrasto con il precetto della carta repubblicana, a partire dal giorno successivo a quello di pubblicazione della sentenza sulla G.U., mentre per gli atti amministrativi non più impugnabili (come è il decreto di pensione del sig. Zarrillo) si è determinata una situazione giuridica definitivamente esaurita, come tale non intaccabile dalla pronuncia del giudice costituzionale dichiarativa di illegittimità proprio di quella normativa su cui gli atti stessi si fondano.

Da ultimo, informo il sig. **Alfredo Tocisne** di Rapallo di aver interessato il competente reparto della divisione pensioni a procedere in suo favore all'applicazione dei benefici derivanti dagli artt. 1 e 2 della più volte richiamata legge n. 336. Ha avuto così inizio il procedimento di modifica della sua pensione.

G. B. PELLEGRINI

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

CONCORSI PUBBLICI

Posti	QUALIFICA	Destinazione vincitori	NOTE
	IN CORSO DI ESPLETAMENTO		
2	**ISPETTORE** (ing. Chim. e Mecc.)	DG.	In corso assunzione unico idoneo
28	**CAPO DEPOSITO** (Trazione)	TO. MI. CA.	Idonei n. 78: in corso approv. graduatoria
15	**DISEGNATORE** (Trazione)	Serv. Mat. e Traz.	Idonei n. 43 - richiesta titoli per form. grad.
50	**DISEGNATORE** (Lavori)	Tutti i Comp.ti	Prova orale da 14-5 a 19-6 - ammessi 577
95	**CAPO TECNICO** (Imp. Elett.)	TO. MI. TS. BA. RC. CA.	Prova orale da 19-5 a 26-6 ammessi 329
22	**APPLICATO** (stenodattilografo)	DG.	Idonei: 108: - in corso assunz. 22+36 idon.
70	**APPLICATO TECNICO** (Trazione)	TO. MI. VR. VE. BO. FI. PA. CA.	In corso assunz. nei Comp.ti interessati
75	**APPLICATO TECNICO** (Lavori)	Comp. tutti; **no: GE. NA.**	Compilaz. grad. VE. VR. TS. CA. - Rich. tit. FI. BA. RC. - Revis. elab. TO. MI. AN. RM. PA.
20	**GUARDIANO**	Torino	In corso assunzione dei vincitori (20) più aliquote idonei 303+150
40	**SEGRETARIO** (ragioniere)	DG.	Prova orale da 26-5 a 28-6 - ammessi 823
82	**OPERAIO QUALIFICATO**	TO. MI.	In corso assunz. TO.: Vin+168 id. - MI: Vin+140 id.
7	**ISPETTORE** (ingegneria ind.le)	C.E.U.	Rev. elab. pr. scritta n. 292 (effet. 11.5.75)
22	**SEGRETARIO** (Amm.vo)	DG.	Prova scritta 29.5.75 - invitati n. 13986
18	**ISPETTORE** (Giurisprudenza)	DG.	Scad. termine: 12.4.75 - domande n. 1.690
18	**ISPETTORE** (Econom. e Comm.)	DG.	Scad. termine: 12.4.75 - domande n. 750
6	**ISPETTORE** (Matem. e altre)	C.E.U.	Scad. termine: 14.4.75 - domande n. 400
	IN CORSO DI REGISTRAZIONE ALLA CORTE DEI CONTI		
201	**OPERAIO QUALIFICATO** (Lavori)	Tutti i Comp.ti	D.M. 14.1.1974 N. 244 — DD. MM. per rettifica
200	**OPERAIO ARMAMENTO**	Torino	D.M. 14.1.1974 N. 245 — norma art. 10
2	**ISPETTORE** (fisica)	Istit. Sperim.	D.M. 12.5.1975 N. 775
90	**ISPETTORE** (ingegnere)	DG.	D.M. 30.4.1975 N. 747
*90	**CAPO STAZIONE**	VR. VE. TS. AN. NA. BA. RC. CA.	D.M. 23.4.1975 N. 646
*130	**CAPO GESTIONE**	Comp. tutti - no: RM. PA.	D.M. 23.4.1975 N. 647
*90	**APPLICATO**	Comp. tutti - no: GE. BO.	D.M. 16.4.1975 N. 570
80	**INFERMIERE**	Serv. Sanit.	D.M. 12.5.1975 N. 777
12	**TECNICO DI RADIOLOGIA**	Serv. Sanit.	D.M. 12.5.1975 N. 778
9	**OPERAIO QUALIFICATO** (Carpent. legno)	Uff. eserc. Nav. ME	D.M. 12.5.1975 N. 776
	IN CORSO DI APPRONTAMENTO O DI PROGRAMMAZIONE		
14	**ISPETTORE** (medico)	Serv. Sanitario	
4	**ISPETTORE** (Chim. o Chim. ind.)	Ist. Sperim.	
2	**CAPO TECNICO** (tess. Confez.)	Ist. Sperim.	
40	**CONDUTTORE**	MI. VE. TS. CA.	
20	**AIUTO MACCHINISTA**	TO. MI.	
100	**MANOVRATORE**	Milano	
90	**CAPO TECNICO** (Serv. Traz.)	TO. VE. TS. GE. AN. RM. NA. RC. CA.	
	CAPO TECNICO (Imp. Elett.)		
	CAPO TECNICO	Ist. Sperim.	
150	**CAPO TECNICO DELLA LINEA****		
20	**ASSISTENTE DI STAZIONE**	VR. TS.	
10	**GESTORE**	Cagliari	
60	**OPERAIO ARMAMENTO**	MI. TS. GE. BO. CA.	
70	**OPERAIO QUALIFICATO** (Traz.)	TO. MI. RO. BO. GE. BA. CA.	
	OPERAIO QUALIFICATO (Imp. El.)	TO. MI. GE. CA.	
30	**GUARDIANO**	MI. VE. TS.	
	AUSILIARIO DI FERMATA		

* di imminente pubblicazione.
** attesa conferma da Serv. interessato.

CONCORSI INTERNI

IN CORSO DI ESPLETAMENTO:

Ispett. p.le - Ispettore: domande pervenute 3.200 circa, prova scritta 13.7.1975.
Revisore sup.: domande pervenute 500 circa.
Segretario amm.vo: ammessi orali 107; inizio prove 4.6.1975.
Capo gestione: domande pervenute 3.800 circa: prova scritta entro la 1ª metà di luglio.
Capo deposito: in corso esame elaborati (425).
Capo P.V.: in corso esame elaborati (451).
Capo tecn. linea: in corso esami orali.
Applicato tecn. (ex comb.): in corso immissione residui idonei.

Sono inoltre in corso nei vari Compartimenti i concorsi a: Capo treno, Macchinista, Macchinista T.M., Verificatore. Sono in via di emanazione o in programma concorsi a: Capo tecnico, Segretario tecnico, Applicato, Capo stazione, Assistente staz., Controllora, Conduttore, Gestore, A. Macchinista, Operaio arm., Operaio qual., Nostromo, Capo motorista, Capo elettr., Motorista.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

La "casa alpina" a Plan di Val Gardena

VIGILATA dalla maestosità dolomitica del Sassolongo e del Sella, la « Casa Alpina » ferroviaria poggia a Plan Val Gardena (m. 1640 slm) nello spazio finale di quella che un tempo era stata la vecchia, tortuosa, incantevole « strada ferrata » Chiusa-Plan. L'aneddotica ci ricorda il postino che ad ogni curva riusciva a brindare col macchinista, dopo aver svolto i propri compiti nei casolari circostanti, o il viaggiatore abituale che, per ammirare ancor più il paesaggio, scendeva a passeggiare e risaliva poi sul traballante vagone al tornante successivo. Resta la leggenda in Val Gardena, fra quelle tenaci popolazioni ladine, gelose custodi delle tradizioni. Invece la Casa Alpina è ormai una realtà funzionale, elegante e pratica. Infatti poco prima di Natale, alla presenza dei componenti la Commissione Centrale DLF e dei rappresentanti sindacali, l'Ing. Lucio Mayer, assistito dal Direttore Compartimentale di Verona, Ing. Salvatore Puccio, ha tagliato il tradizionale nastro inaugurale.

I soci della Sezione DLF di Bologna hanno compreso la necessità e l'opportunità di ampliare e rimettere a nuovo una struttura capace di consentire un sano riposo con modica spesa. Ora, la piccola casa di legno costruita nel 1938 per gli sportivi-atleti della milizia ferroviaria (più volte ampliata dal DLF di Bologna nel dopoguerra con la dotazione di una spaziosa cucina, due sale da pranzo, camere e servizi), dopo alterne vicende, è là, a Plan Val Gardena, grande e bella, a disposizione dei soci. Il corpo nuovo offre 29 camere con servizi e 92 posti letto; la parte vecchia, rimasta per il momento inalterata, offre 50 letti alla buona, ma pur sempre utili. La conduzione è diretta e occupa quasi in permanenza circa una ventina di persone. La cucina è quella tradizionale bolognese: genuina, fragante, appetitosa, abbondante e adattissima al clima della zona montagnosa. Ordine, pulizia, precisione, puntualità consentono l'effettuazione di tre turni ad ogni pasto.

Nell'ambito di una moderna visione del relax, si è tenuto conto delle necessità implicite in un soggiorno rigeneratore. Così, da quest'anno, gli ospiti dispongono di una sala TV, un bar, un biliardo per il gioco delle boccette, un salone per la ricreazione dei bambini e una sala per riunioni o proiezioni cinematografiche. Un magazzino-riparazione sci con accesso esterno, la stanza lavabiancheria e i servizi completano il pianterreno. Al primo piano c'è un'elegante e spaziosa hall, dalla quale si accede alle camere, alle sale da pranzo e ai piani superiori. Il Direttivo del DLF di Bologna, nel pieno rispetto del concetto di democrazia, effettuerà un referendum fra gli ospiti al fine di una migliore utilizzazione dello spazio e delle strutture disponibili. E' stata anche programmata, per la decorazione interna del fabbricato, una estemporanea di pittori bolognesi (circa 120) i quali abbelliranno le pareti con le loro creazioni. Un'interessante novità è costituita dalla presenza, nelle vesti di Vice-Direttore, di un animatore che avrà il non facile compito di cogliere i desideri dei clienti e di tradurli in pratica con escursioni, giochi, danze, ecc. Inoltre sono previsti convegni sindacali, riunioni di Presidenti DLF per discutere sui rapporti con l'esterno, incontri con i responsabili dei gruppi istituzionali (cicloturisti, sciatori, filatelici, culturali, ecc.) per la programmazione globale delle attività.

Lo sforzo economico del DLF di Bologna, è doveroso rilevarlo, è stato ingente: L. 123.000.000, più L. 107 milioni 700.000 avute dal Fondo Centrale DLF, parte a prestito e parte come sovvenzione. L'arredamento nuovo, semplice ed elegante, è venuto a costare circa L. 24.000.000. Gli attuali dirigenti contano di sanare i debiti entro dieci anni, ma già pensano alla possibilità di modernizzare la parte rimasta invariata.

E qui ci sembra opportuno far presente la funzione sociale di queste case per ferie che, sempre più richieste, comportano una maggiore necessità di migliorie. Si viene a facilitare così per i ferrovieri, la programmazione delle ferie, di anno in anno sempre più costose. E qui i prezzi sono inferiori di circa il 60% di quelli esterni e consentono, quindi, un notevole risparmio. Il menu è fisso, ma, a pagamento, vengono accettate richieste di variazione. I prezzi delle bevande sono controllati e, ovviamente, inferiori al mercato. I clienti, in ogni caso, debbono essere iscritti al DLF. I ferrovieri di Bologna dispongono di un periodo determinato per la prenotazione dei posti, poi la Casa resta libera per i colleghi di tutta la rete, fino alla copertura delle disponibilità. Si può quindi immaginare il gran daffare di Adamo Iseppi, il Direttore, quando ogni sabato, tra arrivi e partenze, deve smistare circa 360 persone che premono, chiedono, pregano, vogliono. Ma Adamo è sicuro di sé e con tatto e signorilità accontenta tutti.

A chiusura di questa nota, piace ricordare che, nello spirito dello internazionalismo ferroviario, la Casa Alpina di Plan Val Gardena ha ospitato, dal 15 al 22 febbraio per una settimana sciistica e di colleganza, i ferrovieri esperantisti di sei nazioni. Con Germano Gimelli patron, è stata la prima di tali manifestazioni svoltasi in Italia, organizzata dall'IFEA (Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti) nell'ambito della Federazione Internazionale e sotto gli auspici della FISAIF (Federazione Internazionale delle Società Artistiche ed Intellettuali dei Ferrovieri) e naturalmente con il disinteressato aiuto del Dopolavoro di Bologna. Il programma della settimana è stato intensissimo: una gara di slalom gigante, un concorso di oratoria in esperanto, attrazioni per non sciatori, serata carnevalesca, scenette umoristiche, divertimenti vari, film e diapositive. Alla manifestazione ha partecipato anche un collega del Camerun che attualmente lavora a Parigi, in viaggio con la fidanzata, ferroviere francese. Una riprova, fra tante, della disponibilità dei ferrovieri a superare le varie concezioni politiche, etiche e religiose e ad integrarsi in un superiore concetto di fratellanza umana.

Fulvio DUZZI

L'intervento del Direttore Generale, ing. Mayer, alla inaugurazione della casa alpina di Plan di Val Gardena.

Attualità DLF

A FIRENZE, nei locali del DLF, si è tenuta l'Assemblea Generale del G.I.R.F. (Gruppo Italiano Radioamatori Ferrovieri). Tra l'altro è stato eletto il nuovo consiglio direttivo, così composto: Presidente: I1ZCT Pesce Sergio; Segretario: 1ØWRP Pianella Roberto.

Per ogni informazione sul G.I.R.F. ci si può rivolgere al Segretario, scrivendo al seguente indirizzo: Casella Postale 7029 - Roma.

* * *

Al cinema-teatro Vittorio Veneto, di Trieste, si è esibito il coro della locale Sezione DLF riportando un lusinghiero successo. Il coro, diretto dal maestro Giampaolo Coral, ha dedicato la prima parte dello spettacolo alla polifonia classica interpretando, tra l'altro, brani di Palestrina, Ingenieri e Azzaiolo. La seconda parte è stata riservata al folclore e agli spirituals.

* * *

La Sezione Culturale del DLF di Trieste ha curato un'interessante mostra compartimentale di arti figurative, riservata ai ferrovieri. Gli espositori sono stati 34 e le opere

Judo a Roma

Il Maestro Del Bello con alcuni giovanissimi atleti del DLF Roma

SONO molti i profani che confondono il judo con altre arti marziali giapponesi come il karate o l'aikido, o addirittura con forme di lotta piuttosto dubbie, divulgate dal cinema, sul tipo del kung-fu. Non è questa la sede per dissertazioni tecniche, né lo scopo dell'articolo, ma vorrei chiarire al lettore alcuni concetti.
Il judo, pur essendo una buona forma di difesa personale, è essenzialmente una disciplina sportiva e presenta, quindi, uno scarso indice di pericolosità. Le tecniche particolarmente pericolose, o addirittura mortali, sono vietate e appartengono, a seconda del tipo, al karate o all'aikido. Chi s'avvicina al judo con il solo scopo d'imparare a menare le mani, commette un grave errore e non sarà mai un buon judoka. Perché il judo, strettamente imparentato con i concetti della filosofia zen, è soprattutto una scuola di morale intesa a formare il carattere e la personalità di un individuo. La abilità nella lotta è soltanto la logica conseguenza di quella finalità.
E' chiaro che ciò presuppone degli insegnanti di grande valore e intelligenza. Un insegnante mediocre non saprà andare oltre il concetto di rissa e provocherà negli allievi insanabili danni psicologici. Il DLF ha, però, in questo campo una tradizione così positiva che non esito a consigliare ai ferrovieri di tener presente questa disciplina per la formazione sportiva dei loro figli.

Per offrire un esempio concreto ho pensato di illustrare brevemente la storia della più gloriosa palestra dopolavoristica italiana, quella del DLF di Roma, e sono andato a parlare con Bruno Spacca, responsabile dal 1956 del settore atletica pesante. La chiacchierata con il simpatico Spacca, intermezzata dall'esibizione di rare e ingiallite foto che appartengono alla leggenda del judo italiano, ha arricchito il mio bagaglio di notizie che pure non era scarso, essendo anch'io un judoka da vari anni.
La palestra romana si apre nell'immediato dopoguerra sotto la guida del Maestro Betti-Berutto, un pioniere, che vi resterà dal settembre 1947 a tutto il 1949. L'esatta denominazione è « Scuola di judo Carlo Oletti del DLF di Roma » (Oletti è colui che importò questo sport in Italia). In tale periodo vi sono due avvenimenti di grande rilievo. Il Maestro Gunji Koizumi, eccezionale esperto giapponese, tiene sul « tatami » (materassina) del DLF una serie di lezioni che formeranno una intera generazione di atleti. Il 22 ottobre 1948 si tiene a Vienna il primo incontro internazionale di una società italiana: DLF Roma contro Schwarz-Weiss. Qui si registra la prima vittoria di un italiano all'estero, quella di un ferroviere: Mario Sarrocco.
A partire dal 1950 la palestra è diretta proprio da Sarrocco, nella doppia veste di atleta e di insegnante. Tale conduzione durerà fino al 1956 e coinciderà con il periodo di massimo splendore del DLF Roma. Sarrocco, infatti, non è soltanto un atleta di valore (due titoli italiani individuali); è soprattutto il tecnico più raffinato espresso a tutt'oggi dal judo italiano. Nelle sue mani la società diventa una fucina di campioni. Tre volte secondo nel campionato a squadre, il DLF Roma fa man bassa di titoli italiani individuali: 16 vittorie oltre le due di Sarrocco, ottenute da Sala, Del Bello, Cecchini, Paci, Felici, Moraggi e Mirabelli. I piazzamenti e le presenze in nazionale non si contano.
Nel 1956 Sarrocco passa alla guida della società Audace di Roma, ma la sua impronta rimane indelebile sui tatami di via Bari. Lo sostituisce, infatti, il suo allievo Elio Paci (un titolo italiano) e poi, dal 1959, l'altro allievo Arrigo Del Bello (tre titoli) che è l'attuale insegnante. Affiliato fin dall'inizio alla FIAP (ora FILPJ), il DLF Roma è passato dal 1974 all'UISP. Anche con Del Bello la società riesce a ottenere risultati di prestigio. Vari titoli italiani sia con la FIAP (Romani, Macari, Martini, Mellina e Torregiani) sia con l'UISP (i fratelli Romano, Leopardi, Marotti, Cristini e Cecalupo). Numerosi i piazzamenti e le vittorie in gare regionali e interregionali. Anche se non si può fare il paragone con il periodo aureo, è certo che le soddisfazioni non sono mancate né mancheranno.
Durante la mia visita, Spacca e Del Bello hanno voluto sottolineare che la loro principale preoccupaizone è quella di fornire ai giovani gli strumenti per un sano sviluppo fisico e psicologico. Se poi vengono anche le vittorie in gara, tanto meglio. Con un certo orgoglio, Del Bello m'ha detto: « Questi ragazzi sono per me altrettanti figli. E loro lo capiscono. Si affezionano e fanno della palestra una seconda casa. Molti hanno abbandonato l'attività da anni, per motivi di studio o di famiglia. Eppure, quando capitano da queste parti, non dimenticano mai di affacciarsi a salutare ».
Un motivo di soddisfazione è dato dalla presenza sempre crescente dei figli di ferrovieri, che sono ormai l'80% degli iscritti. A proposito di iscritti: quest'anno sono circa 200, con una frequenza media giornaliera di 70-80 persone (poche palestre romane arrivano a queste cifre).
Per finire, vorrei ricordare una simpatica iniziativa a carattere internazionale. Da sei anni il DLF Roma incontra, un anno a Roma in via Bari e un anno a Parigi, la squadra judoistica francese dei ferrovieri del Dipartimento Nord. In genere vince la squadra di casa, ma i romani sono riusciti una volta a fare il colpaccio vincendo in trasferta. Inutile dire che i due intervistati se la stanno ancora ridendo. Ma c'è una nota ancora più simpatica che stende un filo ideale tra passato e presente. L'ultimo incontro con i francesi, svoltosi a Roma nel giugno 1974, ha avuto un arbitro d'eccezione: Mario Sarrocco.

Carlo Vittorio CATTANEO

106, rispecchianti varie correnti artistiche. Sono stati premiati, con diploma e medaglia d'oro, Aldo Cecchetti, Luciano Giorgi, Silvana Moimas, Lindo Colonnello e Carmelo Vranich.

* * *

Alla presenza dei Consiglieri del DLF di Palermo, dei Capi degli Uffici Compartimentali e di un folto numero di intervenuti, l'ing. Armando Colombo, Direttore Compartimentale, ha inaugurato la personale dei colleghi pittori Antonio Vinci e Filippo Moncada. Le circa cento opere esposte hanno ricevuto unanimi consensi da parte del pubblico, con viva soddisfazione dei due valenti artisti.

* * *

Il documentario « Con Diana Trivia », realizzato dal C. G. Sup. Teodoro Cicogna della stazione di Foligno, ha vinto il VII Festival Nazionale del film a passo ridotto per cineamatori indetto dal DLF di Civitavecchia. La giuria, composta da esperti nel campo dell'educazione e del cinema e da un componente della FEDIC (Federazione Italiana Cineamatori), ha particolarmente apprezzato, nell'opera del Cicogna, la ricercatezza del linguaggio cinematografico ben visualizzato scenograficamente. Il tema di « Con Diana Trivia » verte sulla difesa dei centri storici e delle opere d'arte in funzione di risanamento degli antichi nuclei urbani.

* * *

A S. Candido ha avuto luogo, nell'arco di tre giorni, il secondo raduno sciistico di ferrovieri e famiglie. La manifestazione ha registrato un confortante successo che è stato sottolineato dalla stampa locale. Ecco alcuni risultati:
Staffetta 3x10: 1° DLF S. Candido (Walder, Fortarel, Kopp), 1h 43' 06" 3.
Fondo Km. 15: Ctg. Ferrovieri: 1° Kopp, 52' 38" 4; 2° Walder, 53' 30" 1. Fondo Km. 15: Ctg. Figli di Ferrovieri: 1° Fortarel 53' 48" 8; 2° Ortner 57' 43" 2.
Nello slalom gigante si sono particolarmente distinti i concorrenti del DLF di Brennero nella Ctg. Figli di Ferrovieri: 1° Seidner, 1' 13" 3; 2° Fill 1' 15" 6.

* * *

Sulle stupende piste di « Zirago », poco lontano da dove è partita la grande slavina del 5 aprile, si sono dati convegno i figli dei ferrovieri in servizio nei Compartimenti OBB di Innsbruck e FS di Verona, per l'annuale gara di slalom gigante. La competizione, forte di 133 concorrenti e dotata di circa 40 coppe, è stata validamente curata dal DLF di Brennero, sensibile al carattere, che essa rappresenta, di amichevole contatto fra due nazioni.
I ragazzi (nati dal 1958 al 1966), ripartiti in 10 categorie maschili e femminili, si sono esibiti su un percorso di 22 porte con un dislivello di 400 metri. Il Gruppo sportivo ESV di Innsbruck ha fatto la parte del leone, mentre, degli italiani, si sono piazzati al primo posto: Luca Brunelli, 4ª ctg. (nati 1964-65); Willi Menghini, 3ª ctg. (nati 1962-63); Stefano Gogl, 2ª ctg. (nati 1960-61). Daniela Borchia, 1ª ctg. femm. (nati 1958-59), ha totalizzato l'ottimo tempo di 1' 29" 90.
La coppa « Direttore Compartimentale FS di Verona » è stata consegnata personalmente dall'Ing. Salvatore Puccio al vincitore assoluto austriaco Hansjorg Riedl dell'ESV di Innsbruck. Quella « Presidente OBB di Innsbruck », consegnata dal Capo Ufficio Lavori Dr. Alp, è stata assegnata a Stefano Gogl di Brennero, miglior tempo italiano.
Vanno infine ricordati i nomi dei colleghi che hanno ottimamente curato l'organizzazione: Marseglia, Brunelli, Cavallo, Lugarà, Teboni e Milano.

NOTIZIE BNC

È giunta l'ora dei premi scolastici

Le vacanze sono ormai alle porte per tutto il mondo della scuola ed in particolare per i ragazzi della quarta elementare ai quali vanno i premi scolastici di L. 10.000 ciascuno assegnati dalla Banca insieme a « Voci della Rotaia ».
Ricordiamo che i premi sono riservati ai ragazzi che hanno ottenuto le migliori votazioni, il che dovrebbe ovviamente significare che sono stati anche i più diligenti. Lo sappiamo: ci sono anche i maestri troppo avari di buoni voti... ma noi che possiamo fare?
Per concorrere all'assegnazione del premio basta inviare:
— Lettera di richiesta firmata dal genitore-ferroviere con l'indirizzo di casa e dell'Impianto in cui presta servizio e con le indicazioni che permettano di accertare la sua qualità di Socio della Banca (in pratica basta riportare il numero di serie di una delle quote sociali di cui si è in possesso).
— Copia fotostatica della pagella scolastica.
Sia la lettera che la copia fotostatica della pagella devono essere inviate a:

Direzione Generale Banca Nazionale delle Comunicazioni - Premio studio « Voci - B.N.C. » - Via Abruzzi, 10 - Roma.

Tutte le richieste dovranno pervenire all'indirizzo sopra indicato entro e non oltre il 31 di agosto 1975.

Zio Frescura è arrivato a casa vostra?

I premi vacanza a sorte

Sfogliate con estrema attenzione i numeri di maggio, giugno e luglio di « Voci »: se la sorte vi ha favorito troverete inserita in una certa pagina una vignetta con quel simpaticone di « Zio Frescura » il geniale protagonista delle avventure scritte per i ragazzi, che vi annuncia di aver vinto un premio vacanza offerto da « Voci » e dalla « Banca ».

A questo punto dovrete segnalare subito alla Redazione di « Voci » (Direzione Generale FS. - Redazione di « Voci della Rotaia » - Piazza della Croce Rossa 1 - Roma) questo felice incontro con Zio Frescura, indicando anche il numero che troverete sotto alla vignetta. La Redazione provvederà subito a darvi tutte le indicazioni necessarie per fruire del premio-vacanza.

Per la tua serenità Se sei un giovane ferroviere all'inizio della carriera e non hai ancora maturato il diritto alla pensione sottoscrivi una assicurazione con la tua Banca. Assicurarsi B.N.C. significa assicurarsi in famiglia.

Interessa i ferrovieri del Compartimento di Torino

Dal mese di giugno gli stipendi dei ferrovieri del Compartimento di Torino verranno pagati con assegno circolare. In alternativa, per chi lo preferisca, il pagamento avverrà mediante **l'accreditamento su un conto corrente — già posseduto o da aprire — presso la BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI** o presso l'Istituto di Credito incaricato dell'emissione degli assegni.

●

Questo è dunque il momento — per chi già non lo avesse — di aprire un conto alla BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI.
Vi ricordiamo i principali vantaggi che Vi offre la «Banca di casa vostra»:
Con la Sezione Banca
— l'interesse annuo più vantaggioso;
— nessuna spesa di tenuta conto;
— 1° carnet di assegni gratis. Per i successivi, pagamento del solo costo del bollo;
— servizio gratuito pagamento utenze;
— servizio gratuito custodia titoli obbligazionari FS.
Con la Sezione Previdenza
— prestiti con liquidazione immediata rimborsabili in 60 rate con trattenute a ruolo;
— assicurazioni nei rami vita (miste, miste con adeguamento al costo della vita, temporanee);
— capitalizzazioni;
— responsabilità civile autoveicoli, motocicli, natanti, furto ed incendio, infortuni.
Il pagamento dei premi, particolarmente convenienti, può essere effettuato a mezzo trattenuta mensile sullo stipendio.

La B.N.C. per voi

Ecco alcune delle iniziative più importanti:
— Borse di studio per gli studenti dalle Scuole medie all'Università (per l'anno scolastico 74/75 la somma stanziata è di L. 400 milioni);
— Premi scolastici per gli alunni della IV elementare;
— Premi vacanze;
— Premi di merito in occasione della « Giornata del Ferroviere »;
— Medaglie d'oro, offerte insieme a « Voci della Rotaia », ai ferrovieri protagonisti di atti di valore;
— Premi speciali ai ragazzi nei concorsi appositamente organizzati per loro (Lettera di Natale, copertina di Natale, ecc.);
— Assegno agli orfani di età inferiore ai 18 anni;
— Contributi alle famiglie in caso di particolari eventi.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Abbiamo** letto una interessante monografia sulla cessata Ferrovia S. Spirito-Bitonto, opera dell'Oper. Michele De Santis della Ferrovia Bari-Nord. Per l'acquisto (L. 1.000 più spese postali) rivolgersi all'autore: via Tripoli, 117 - Terlizzi.

● **Il Segretario** Tecnico geom. Aldo Sapone inventore di un nuovo regolo calcolatore, è stato nominato accademico associato dell'Accademia Tiberina.

● **Osvaldo Anzivino**, Capo Reparto Officina D.L. di Foggia, ha pubblicato un bel volume di poesie in dialetto « Quatte passe pe Fogge » che è stato presentato ufficialmente presso il DLF di Foggia. C'è di tutto: ironia, attaccamento alla casacca, rimpianto, e merita di essere letto.

● **Meritate** affermazioni ha ottenuto il Segr. Sup. Francesco Sisto dell'Ufficio Ragioneria, classificandosi al primo posto nella Mostra di « piccolo formato » di Foggia e vincendo il premio della B.N.C. all'estemporanea di Bitonto.

● **La Quercia** di primo grado è stata conferita dalla FIDAL al Segr. Sup. Gaetano Portoghese, del Movimento, per meriti sportivi.

● **Cavalieri** al M.R.I. sono stati nominati: il C.P.V. Sup. a.r. Gaetano Cafaro e il C. Treno Giuseppe Chiaromonte dell'Officina GR di Foggia.

● **Addio** al celibato hanno dato l'Op. q. Filippo Patruno del Centro Stampa Compartimentale e l'Op. q. Sergio Tattoli del Rep. IE di Barletta, nonché il Segr. Tommaso Barone dell'Uff. Trazione.

● **Lauree** hanno conseguito: in materie letterarie con 110/110 Lucia Olivia figlia dell'Isp. Capo r.e. dott. Giovanni dell'Ufficio Ragioneria; in medicina Giovanni Martucci figlio del C. Tecn. Sup. Antonio dell'Ufficio IE; in medicina Carmela Coviello figlia dell'Appl. Francesco Antonio dell'Uff. Lavori; in medicina con 110/110 Antonio Scarcia figlio del C.S. Sup. Ignazio titolare di Palagianello; in pedagogia Maria Pia Girone figlia dell'Op. sp. Simeone del D.L. di Bari; in materie letterarie Anna Leila con 110/110 e Rosella con 101/110 figlie del Gest. Capo Michele Tomasino di Modugno; in ingegneria meccanica con 106/110 Domenico figlio dell'Op. sp. Tommaso Dealto della Off. comp. Lavori.

● **Nascite:** Domenica figlia dell'Ass. Viagg. Giovanni Caradonna di Bari; Michele ha reso nonno l'Op. sp. armamento Leonardo Lomascolo del 25° Tronco; analogamente ha fatto Antonio che ha reso nonno l'Appl. Capo Nicola Campanale dell'Uff. Movimento.

● **Sono in pensione:** Contr. Viagg. Sup. Ernesto Panniello di Bari; C.T. Sovr. Alighiero Marini e Op. sp. G. Battista Scopece, entrambi dell'Officina GR di Foggia; Appl. Capo Ciro Labianca dell'Uff. Lavori.

● **La nostra** solidarietà alla famiglia per l'improvvisa dipartita del Segr. Sup. Antonio Neve dell'Ufficio Trazione. Condoglianze ai familiari del Manovr. di 1ª cl. a.r. Nicola Pastore di recente scomparso.

● **Filatelisti** siete accusati dai colleghi degli altri Compartimenti di non farvi vivi nelle Mostre e Convegni; vogliamo muoverci anche noi? Chi lo desidera potrà rivolgersi al Rev. Sup. cav. Armando Noya dell'Ufficio Movimento di Bari.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **La signora** Maria Grazia Ardini in Vistoli, figlia di Ugo (CS sup. a Lavezzola), si è brillantemente laureata in Biologia. Felicitazioni all'intero nucleo familiare, ma specialmente al figlioletto Roberto, anni 2, per avere una madre così in gamba.

Con identica motivazione, felicitazioni anche alla neo-dottoressa Mirella Verzelloni, figlia di Ulisse (Segr. T. sup. Lavori), laureatasi in Giurisprudenza con 110 e lode.

● **Una folta** rappresentanza di ferrovieri, molti venuti da Forlì dove Luciano Turoni aveva prestato servizio in passato, ha accompagnato le spoglie del CS titolare di Forlimpopoli, il quale, in tutti i contatti avuti con lui in lungo periodo di lavoro, aveva sempre risposto con solerte e premurosa disponibilità, sia nei compiti di istituto che nella collaborazione per il periodico aziendale. Alla signora Ermelinda ed ai figli vadano le condoglianze più sentite di « Voci ».

● **25 anni** dopo avere frequentato il Corso per il conseguimento delle abilitazioni per Alunno ip, 15 dei 19 superstiti si sono seduti ancora una volta insieme, per la verifica dell'abilitazione all'uso della forchetta. Fatta in un ristorante bolognese, la verifica è stata valida e tutti — Baldassarri, Calderoni, Cervellati, Ferrari, Guccini, Lanzarini, Magrini, Martelli, Maselli, Mazza, Migliori, Mutti (da Como), Nicoletti, Petrella e Sabbatini — hanno superato la prova in letizia; inoltre, srotolando ingialliti diplomi ideali di buona amicizia, hanno deciso di avviare un corso annuale di aggiornamento per cui l'anno prossimo si ritroveranno a Cesenatico.

Piuttosto originale e degno di menzione l'invito cui hanno risposto, un sonetto in vernacolo bolognese sulle nozze d'argento con l'Azienda; riportiamo una quartina che ha valore universale: « Tanti mariti, un'onica muiér / tant cor ch'i batn'insem sòtta la maia / pr'una spòusa un po' frèdda, la rutaia / però a tot quant, puntuè, / s'dà da magner ».

Da Bologna Ravone è stato chiesto con insistenza di ricordare il Cavaliere di VV Vittorio Soavi, Guardamerci a riposo fino dal '56; sentito chi era, rompiamo la regola impostaci di non riandare troppo indietro nelle biografie, per riassumere — ora che se ne è andato per sempre — i suoi principali attributi. Addetto all'Uff. Veicoli, riuscì a salvaguardare almeno 2.000 carri dalle grinfie della Werhmacht, i cui soldati erano bravi specialmente nel grassare, anche a costo, poveretti, di fare **caputt** quei ferrovieri che tentavano di resistere; gli è che oltre ad avere coraggio, per stare col suo gergo scherzoso, « sbaruslava » tedesco e così trovava la maniera di imbonire i truci **Kamaraden.** Onnipresente, ottimista, di buone parole e di migliori azioni coi colleghi inguaiati, memoria di ferro, attaccamento al servizio, era il simbolo dello Scalo anche per quella sua verve che lo faceva paragonare all'altro simbolo cittadino, l'arguto e coraggioso Biavati, quello delle lamette. Detti da altri potevano anche infastidire, detti da lui i suoi sproloqui di marca petroliniana, quali « sono giunto all'èrpice della carriera, nonostante la mia artrite lombarda », facevano ridere sempre. I pochi anziani rimasti lo ricordano, sorridente ed attivo, ed i giovani si soffermano ad ascoltare le sue gesta, compiaciuti che la loro stazione abbia avuto tanto ferroviere, peraltro ben noto anche a loro, perché non ha mai mancato di tornare sull'Impianto ad ogni « Giornata del Ferroviere ».

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Alcuni colleghi** cagliaritani, presi dalla passione per la filatelica e per la numismatica, hanno dato vita ad un gruppo proponendosi d'incrementare con continuità l'utilizzazione del tempo libero nei due settori culturali della filatelia e della numismatica. Coordinatori del gruppo sono i colleghi: Vittorio Cos, C.G. Sup. della Stazione di Cagliari e Gianni De Fraia, C.S. Sup., del Reparto Movimento di Cagliari. Già si sta predisponendo un programma con gli altri gruppi continentali per migliorare esperienze e conoscenze sulle interessanti attività.

● **Laurea:** Discutendo l'interessante tesi sulla « Progettazione ottimale a rottura di serbatoi cilindrici in cemento armato » col professore Carlo Vivanet dell'Università di Cagliari si è brillantemente laureato in ingegneria Stefano Serafini, figlio del dott. Ettore, già nostro Capo Ufcio Movimento. Al neo-ingegnere ed ai suoi genitori vadano le nostre felicitazioni.

● **Commiati:** Il dott. Silvestro Pavone, C.G., è stato trasferito dalla Stazione di Olbia a quella di Catania. Dopo diversi anni di permanenza in Sardegna, il bravo Silvestro torna nella sua Catania con l'augurio degli amici sardi per un lavoro pieno di soddisfazioni tra i suoi conterranei. Paolo Putzu della Stazione di Olbia è stato collocato in quiescenza, Giovanni Tartarini è stato trasferito al Servizio Impianti Elettrici. Auguri.

● **Le belle notizie:** Giampaolo Spagnoletti della Stazione di Chilivani è stato promosso Verificatore, Rosolino Carboni, Pietro Porcu, Mariangelo Lai, Francesco Foddai e Giancarlo Franci del Deposito Locomotive di Sassari promossi Macchinista. Congratulazioni.

● **Sono nati:** Silvio Schirru figlio di Giampaolo Assistente della Stazione di Cagliari e Emilia Angius figlia di Salvatore, Segr. Tec. degli Impianti Elettrici. Auguri d'ogni bene ai due bimbi ed ai rispettivi genitori.

● **Nella chiesa** di Sant'Avendrace di Cagliari si sono uniti in matrimonio Giovanna Sitzia, figlia del Macchinista Ercole del D.L. di Cagliari, e il Signor Efisio Porru. Auguroni!

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Analogamente** a quanto avvenuto nei Compartimenti di Bologna, Verona, Milano e Napoli, si sono recentemente costituiti i Gruppi filatelico-numismatici delle Sezioni del Dopolavoro Ferroviari di Pisa e Pistoia.

● **Lauree.** In medicina e chirurgia, a pieni voti, Pierluigi Zucchi, figlio del geometra Piero, Segr. Sup. dell'Ufficio I.E. Compartimentale, discutendo la tesi « La pressione tissutale del sottocutaneo in aree periarticolari iperalgesiche in corso di artropatie degenerative e flogistiche »; relatore il Prof. Renato Galletti. In chimica e fisica, con 110 e lode, Maria Luisa Cangeloni, figlia del C.T. Sup. Federigo, dell'Ufficio

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

I.E., discutendo la tesi « Studio spettroscopico del polimorfismo del N-Butano Cristallino »; relatore il Prof. Vincenzo Schettino. In medicina e chirurgia Alessandro Bottai, figlio dell'Op. Sp. Osvaldo, dell'Officina Veicoli di Firenze P. Prato. Ai neo dottori i complimenti vivissimi di Voci.

● **Nascite.** Alla signora Giustina Grisolia, figlia del Segr. Sup. Ugo Mannelli, Capo Reparto Concorsi esterni dell'Ufficio Personale Compartimentale, è nata una bellissima bambina che ha preso il nome di Francesca. Al caro Ugo... ora nonno, i nostri auguri.

Una bella bambola di oltre quattro chilogrammi, dal nome di Elide, è venuta ad allietare la casa di Piero Ermini, Commesso dell'U.P.C. Al collega ed alla gentile signora Franca, i complimenti di « Voci ».

● **Commiati.** Un saluto particolare a pensionati particolari: Armando Ceccherini, Commesso Capo dell'U.P.C. e dal 1960 « Capo degli uscieri » dell'Ufficio stesso, è andato in quiescenza per raggiunti limiti d'età.

Dall'U.P.C. è andato via anche l'Applicato Capo Pietro Casini; esperto in « biglietti », « matricola », « nomine a stabile », « ex combattenti », ecc., ha lasciato in questi uffici il ricordo del suo puzzolentissimo e vituperatissimo sigaro... sempre in funzione.

Per raggiunti limiti di età è andato a godersi la meritata quiescenza anche il C.T. Sovr. Elvio Lotti, Dirigente Tecnico dell'Officina Motori di Firenze Romito. Assunto a Firenze nell'ormai lontano luglio 1935, è stato tra i primi tecnici specializzati nella riparazione dei mezzi di trazione Diesel.

Orazio Leonardi, C. S. Sovr., Titolare di Prato, è andato in quiescenza a domanda, anch'egli, comunque, dopo anni ed anni di apprezzato servizio.

Ai cari ex colleghi tanti tanti affettuosi auguroni.

● **I lutti:** Vive nel ricordo il Capo Deposito Principale in pensione Giovanni Bianchi, già dipendente del Deposito Locomotive di Pisa, recentemente scomparso. Alla famiglia affranta le sentite condoglianze di « Voci ».

FIRENZE
Serv Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Culla.** E' nata Monica D'Onofro, figlia di Vincenzo, Segr. tecnico dell'Ufficio 6°. Auguri a Monica e rallegramenti ai felici genitori.

● **Fiori d'arancio.** Nella caratteristica chiesa di San Bartolomeo di Badia a Ripoli, la collega Patrizia Luchini e il rag. Roberto Benvenuti, si sono sposati coronando il loro sogno d'amore. Auguri vivissimi agli sposi e complimenti all'amico Mario Luchini, padre della sposa.

Carla Pacini e Gabriele Nesti sono stati uniti in matrimonio nella parrocchia di S. Francesco e S. Chiara dei Cappuccini. Agli sposi — lei appartenente all'Ufficio 5° del Servizio Trazione e lui all'Ufficio Impianti Elettrici di Firenze — il nostro augurio di felicità.

● **Laurea.** Più volte, su queste colonne, ci siamo rallegrati con il giovane Mauro Conti, figlio dell'amico rag. Piero, per i suoi successi scolastici. Questa volta ci rivolgiamo a Mauro dottore, laureatosi in lettere con 110 e lode presso l'Università di Firenze e, compiaciuti per la sua ammirata tesi « Alessandro Verri romanziere » discussa con il prof. Lanfranco Caretti; gli auguriamo un brillante futuro.

● **Commiato.** Il Segretario Aldo Giubilaro, che ha lasciato il Servizio perché vincitore di un concorso presso altro Ministero, ci ha pregato di pubblicare questo saluto: « Nel momento in cui mi accingo a lasciare le Ferrovie per passare alle dipendenze di altra Amministrazione dello Stato, mi è gradito porgere il mio più sincero e cordiale saluto ai Superiori, ai Colleghi dell'Ufficio 7° ed agli amici del Servizio Materiale e Trazione. A loro ed ai loro familiari il mio pensiero riconoscente ed infiniti auguri ».

● **Commemorazione.** Gli allievi della Scuola Aiuto-Macchinisti del 1953-54, svoltasi al Deposito Locomotive di Milano Centrale, hanno commemorato il ventesimo anno di vita ferroviaria. La commemorazione si è tenuta in un ristorante di Arona, dinanzi ad una bella tavola imbandita, dove tra un buon bicchiere di vino e l'altro si sono ricordati i bei giorni di vent'anni fa. E' stata sì una festa, ben organizzata dal Capo deposito Carlo Piccoli e dal Macchinista Carlo Tessitore, nella quale però non è mancato il ricordo degli scomparsi: quattro su trentasei e cioè gli allievi Alfredo Berti, Guglielmo Colombo, Bruno Fornari e Giovanni Salvi. Ad essi ed alle loro famiglie è stato rivolto un affettuoso pensiero. All'appello, che ha fatto come allora il Capo deposito in pensione Piero Cernini, è risultato presente anche l'ingegner Vinicio Brandani, il quale, pur avendo lasciato l'Azienda ferroviaria perché vincitore di concorso dirigenziale in altro settore pubblico, si è sentito ancora appartenente alla grande famiglia ferroviaria.

● **Un saluto** ed un augurio ai colleghi collocati a riposo: Michele Carotti, Segr. Tec. Sup.; Luigi Batacchi, Commesso; Gino Matteuzzi, Commesso Capo e Lina Seghetti, Segretario.

● **Lutti.** Si è spento improvvisamente nella propria abitazione, un caro amico di tutti, il cavalier Ferdinando Marsiglia, Segr. Sup. di 1ª cl. e Capo del Reparto pensioni. Aveva cinquantun'anni ed era animato da una immensa vitalità. La notizia ci ha commossi quella mattina. Un segno tangibile dell'affetto che lo circondava è stato offerto dall'imponente partecipazione all'ultimo saluto.

Alla moglie, signora Giovanna, ed ai figli Gabriella e Salvatore porgiamo le nostre affettuose condoglianze.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **In occasione** della riunione Franco-Italiana per il transito internazionale di Ventimiglia il Direttore Compartimentale Ing. Melis ed i suoi collaboratori, hanno intrattenuto la delegazione francese guidata dal Sig. Trèdè Direttore della regione di Marsiglia, alla Terrazza Martini di Genova. Alla manifestazione, simpatica pausa ai vari lavori sui problemi riguardanti le due regioni confinanti, ha partecipato anche il Console Generale di Francia Sig. Pourchel ed il Presidente dell'EPT di Genova Sig. Alcozer.

● **Note liete.** Il collega Della Vedova, Capo Gestione addetto alla Gestione Autonoma, ha degnamente salutato l'arrivo della secondogenita Sonia, con una bella affermazione al premio regionale di poesia in vernacolo alla memoria del Poeta Silvio Opisso, indetto dall'Ente Provinciale per il Turismo di Pegli; si è aggiudicata la Targa d'argento in sbalzo dello scultore Andrea Bagnasco per la lirica « Un fiore in sciö Bezagno », nata da un fatto di cronaca e dal ricordo perenne di un fiore fresco che ormai da quattro anni è posato vicino al posto ove venne stroncata una giovane vita: « In sciä ringhèa / do ponte - Fabbricatore - / gh'è sempre un fiore: / Dö / de 'na moae. / Lamento / senza tempo. / Arregordo / de 'n figgeu / sciacciòu troppo fito / da 'n mondo senza euggi ». Alla stessa manifestazione hanno partecipato la Sig.ra Giuliana Durante moglie del collega Brasesco che ha ottenuto il nono posto ed il nostro redattore Compartimentale segnalato con un diploma di merito.

● **Lo Sport:** Pieraldo Cipriani, Verificatore di Genova Marittima fra i numerosi trofei ha aggiunto anche l'ambito Gattorna-Uscio, gara motociclistica in salita per classi fino a 500 c.c. con il tempo record di 5.17.7. La prestazione di assoluto rilievo fa sperare per il nostro collega il bis nel Campionato Italiano brillantemente vinto per il 1974.

● **Ragazzi in gamba.** Sulle note di questa rubrica pubblicate in Tuttarete di febbraio è stata segnalata la brillante laurea del neo Dott. Aldo Bottino e nel citare il doveroso compiacimento ai sui genitori, nostri colleghi, è stato erroneamente indicato il nome di battesimo della mamma in « Marina » mentre è « Norma » che tutti conosciamo per la solerte e simpatica addetta al Centralino; la Sig.ra Norma voglia scusare l'involontario errore. Biagio Cremona, figlio del Commesso Capo Calogero, ha conseguito la ambita borsa di studio messa in palio dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni. Rallegramenti vivissimi.

● **Le culle.** Chiara è giunta a rallegrare la casa della Dottoressa Marina Peraldo Gianolino, figlia del Cav. Ugo Lequio dell'Ufficio Movimento. Con i rallegramenti alla Dott.ssa Marina un saluto anche al bisnonno Leopoldo Lequio Capotreno in pensione; Fabio invece ha rallegrato il nido dell'Ass. Maria Lastrico addetta alla Segreteria dell'Ufficio Movimento e Cristiana ha salutato la vita in casa di Paolo Merlano del D.L. di Novi S. Bovo. Col padre le congratulazioni e gli auguri anche a nonno Sebastiano Merlano Capo Sq. Manovratore in pensione.

● **Fiori d'arancio** per l'A.M. Domenico De Marco della rimessa Locomotive di Ventimiglia e per gli Op. Qual. Luigi Bertone e Sergio Bonsignore della Sq. Rialzo di Ventimiglia. A tutti cordiali fervidissimi auguri.

● **Commiati.** Con la consueta gioia salutiamo il neo pensionato, Capo Tec. Sup. della linea Zeffiro Zanatti, festeggiatissimo da amici e colleghi del 26° Tronco di Genova S. Benigno.

Condoglianze a Franco Paganelli della Rimessa Locomotive di Ventimiglia che ha perso l'amato padre e ad Antonio Ancione dell'Ufficio Movimento cui è mancato l'affetto della carissima mamma Carmela.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Commiato:** A Cremona, il personale di stazione, presente il Capo del 7° Reparto Movimento, Cav. Montenero, nel corso di una simpatica riunione ha festeggiato il C. S. Sovr. titolare dell'Impianto, Cav. rag. Luigi Pagella, collocato in quiescenza dopo 41 anni di servizio. Tutti i collaboratori nell'esprimere l'apprezzamento per l'opera svolta dal neo pensionato, porgono al nuovo titolare C. S. Sovr. Luigi Superti, già dirigente unico, un cordiale benvenuto.

● **I donatori** ed il Consiglio del Gruppo aziendale A.V.I.S.-F.S. compartimentale di Milano, si associano al dolore del consigliere Giuseppe Gemma per la perdita del padre. Vincenzo Gioffrè anch'egli consigliere dell'AVIS ha perduto di recente il padre. Alle famiglie dei nostri colleghi, scomparsi recentemente, esprimiamo profonde condoglianze: Gianni

I Maestri del Lavoro

IN OCCASIONE della festività del 1° maggio il Capo dello Stato ha consegnato a venti ferrovieri l'attestato di Maestro del Lavoro: ecco l'elenco dei colleghi ai quali è stato conferito l'ambito riconoscimento: Isp. Princ. Dr. Ernesto Simonetta, Torino; Macchinista Pietro Mattarozzi, Cremona; Assist. Staz. Ardito Mori, Milano; Capo Staz. Sovrint. Mario Prandi, Venezia; Segr. Sup. 1ª cl. Aldo Fabbrini, Firenze; Capo Tecn. Sovrint. Vittorio Lorenzi, Firenze; C.T. a.r. Galeano Moretti di Cimini; Capo Tecn. Sup. Alfredo Baldoni, Ancona; Oper. Spec. Giuseppe Angelini, Spello; Capo Tecn. Sup. Alvaro Calzoletti, Roma; Segr. Sup. 1ª cl. Ottorino Marinelli, Roma; Dirigente Generale Luciano Palmiotti, Roma; Manov. Spec. Michele Pisani, Roma; Capo Staz. Sovr. Giovanni Dati, Salerno; Segr. Tecn. Sup. Gennaro Ronconi, Napoli; Capo Dep. Sup. Giuseppe Palumbo, Taranto; Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. geom. Gennaro Salvatore, Bari; Contr. Viagg. Vito Zupo, Bari; Revisore Sup. Luigi Cuzzocrea, Reggio C.; Segr. Sup. 1ª cl. Faustino Mannipieri, Reggio C.

Nella foto, il Capo dello Stato consegna al dott. Luciano Palmiotti, Dirigente Generale, l'attestato di « Maestro del Lavoro ».

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
Tel. 4151

Cardini, del D.L. Milano C.le, Giuseppe Mosconi, della Sq. R.zo Luino, Domenico Buttini, di Pontecurone, Roberto Monti di Milano S.to, Pietro Brignoni, di Caorso, Mario Fumagalli, del 3° Reparto Movimento Milano C.le; Mario Mazzitelli, di Milano C.le.

● **Rallegramenti** ed un radioso avvenire... fra i binari, per la nuova coppia di sposi tutta nostra, C. S. Gabriella Margiotta, neo assunta, e Assistente di stazione Mario Vergari, entrambi della stazione di Como S. Giovanni.

● **Commiati:** All'Ufficio Lavori sono stati calorosamente festeggiati il Segr. Sup. Bruno Salvarani e l'Applicato Capo Costantino Bastianelli, collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età. Amici e colleghi hanno loro consegnato un prezioso dono ricordo. A Tortona, tutto il Reparto Lavori di Voghera coi dipendenti del 50° Tronco hanno salutato il pensionamento del Capo T.co Sup. Giovanni Denari. Auguri.

● **Marcia nuziale** per il Geom. Antonio Luciano dell'Ufficio Lavori, e per la gentile signorina Margherita Migliore. Vive felicitazioni.

● **Cicogna express.** Aldo, all'Assistente stazione Domenico Lamia Caputo, di Milano P. Vittoria, e, quindi al nonno paterno Assistente Capo Cataldo, di Trani. Doppietta all'Ufficio Lavori: Luca, al Geom. Ernesto Lupi, Matteo al Geom. Giorgio Pisani. Complimenti a tutti e auguri.

● **Cicogna Express:** Per la terza volta la casa del 1° Dev. Magliano Carlo, della Stazione di Napoli Campi Flegrei, è stata allietata dalla nascita di un bel maschietto cui è stato imposto il nome di Vincenzo. Alla gentile Signora Annunziata e al collega Carlo le più vive felicitazioni.

Auguri vivissimi al Capo Gestione Gioacchino Melillo, della biglietteria di Napoli C.le, e alla gentile Signora Carmela per la nascita del primogenito Natalino.

L'amico Domenico Pasquarelli, Segr. Tec. dell'Ufficio Movimento, è diventato papà per la nascita della primogenita alla quale è stato dato il nome di Marzia. Auguri e rallegramenti.

Giuseppe e Luisita Fornaro, figli del macchinista Felice del D.L. di Napoli Sm.to annunciano agli amici di papà la nascita della sorellina Sara.

● **Marcia nuziale:** per la gentile e simpatica collega Miranda Marino, dell'Ufficio Movimento, che il 2 aprile si è sposata con l'Ing. Antonio Piedimonte. Ai tanti parenti ed amici « Voci » si unisce nel formulare i migliori auguri.

● **Onorificenze.** Apprendiamo con vivo compiacimento che l'amico Carlo Petturuti, Segretario Sup. a.r., con recente provvedimento del Presidente della Repubblica è stato nominato Cavaliere.

● **Lauree:** Giungano da queste colonne le congratulazioni particolarmente affettuose e gli auguri più sinceri al valoroso giovane Antonino Di Tuoro — del Macchinista Antonio del Dep. T. E. di Campi Flegrei — per la laurea in medicina e chirurgia conseguita di recente con la brillante votazione di 110 su 110.

● **Hanno lasciato il servizio:** per raggiunti limiti di età, il collega Domenico Mocerino, Dirigente amministrativo dell'Ufficio Sanitario Compartimentale, se ne è andato a casa per godersi il meritato riposo dopo tanti anni di lavoro.

Al caro « Mimì » gli amici di Napoli rinnovano i sensi della più viva simpatia e stima ed augurano lunga e felice quiescenza.

● **I nostri lutti.** Al Rag. Mario Marsico, sostituto Delegato ai Contratti presso l'Ufficio Personale, esprimiamo la sentita solidarietà nel dolore che lo ha colpito per la scomparsa della sua adorata mamma.

Il 13 aprile è deceduto il Cav. di Vittorio Veneto Giuseppe D'Apollonio, padre amatissimo del Titolare del Dep. Locomotive di Campobasso, Antonio.

Al carissimo collega e familiari vivissime condoglianze.

I colleghi tutti si associano al dolore del Capo Gest. Sup. Antonio Gagliardo, del Centro Tassazione di Napoli C.le, per la dipartita della sua cara mamma e dalle colonne di « Voci » rinnovano i sensi del più sentito cordoglio.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Onorificenze.** Il Capo Treno Alario Benedetto, del Sottocentro P. V. di Trapani, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. Complimenti per il meritato riconoscimento.

● **Lauree.** Col massimo dei voti si è laureato in medicina e chirurgia Paolo Giangrande, figlio del Segr. Sup. Rosolino, dell'Ufficio Movimento, discutendo una tesi su « Isolamento di meningococchi a Palermo in corso di una recrudescenza stagionale e studio della risposta anticorporale in soggetti con una malattia menigococcica ed in portatori sani ». Relatore il Ch.mo Prof. Alfredo Chiarini. Si è anche laureata in lettere moderne la gentile Sig.na Anna Maria Brancato, figlia dell'Assistente Capo Salvatore, della stazione di Canicatti, discutendo, relatore il Ch.mo Prof. Romualdo Giuffrida, la tesi « Fondi per la storia dei tumulti popolari scoppiati a Messina nel 1778 ». Ai neo-dottori ed ai felici genitori le nostre vive congratulazioni.

● **Esoneri.** Per raggiunti limiti di età ha lasciato il servizio ferroviario l'Operaio specializzato Gaetano Scognamillo, della Squadra Rialzo di Palermo.

Nel corso di una simpatica cerimonia, presenti l'Ispettore Principale ing. Mario La Rocca ed il Titolare dell'Impianto, Capo Tecnico Superiore Cav. Giuseppe Parisi, è stato consegnato al neopensionato un dono ricordo, a nome di tutti i colleghi.

● **Lutti.** E' improvvisamente deceduto il Segretario Tecnico Superiore p.i. Michele Cassetti, dell'Ufficio Impianti Elettrici. Sono anche deceduti i papà dei colleghi Rosalia Grimaldi e Fortunato Russo, entrambi della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale. Ai familiari dell'amico Cassetti ed ai colleghi Grimaldi e Russo formuliamo i nostri sensi di solidarietà.

● **Nozze.** Si sono uniti in matrimonio il Capo Stazione Superiore Antonino Amodeo, Titolare della stazione di Novara Montalbano Furnari e Sindaco di Oliveri, con la gentile collega Margherita Ustica, Capo Stazione a Falcone; il Manovale Gaetano Spatola, della stazione di Messina, con la gentile Sig.ra Maria Lo Giudice. Alle novelle coppie auguri di ogni felicità.

● **Cicogna Express** per Maria Nobilomo, figlia del collega Michele, della stazione di Messina.

REGGIO CAL.

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Congedo.** Trentasette anni al servizio dell'Azienda Ferroviaria sono molti e nell'ultimo giorno in stazione c'è sempre un tanto di emozione. Soprattutto quando i colleghi si stringono attorno in una calorosa manifestazione d'affetto, e così, è accaduto anche al Capo Stazione Antonio

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Verducci di Saline Joniche. Il CS Titorale Antonio Nunnari ha allestito una festa in famiglia, tra i tanti brindisi, anche molti occhi lucidi. Antonio Verducci l'ottobre scorso era stato insignito del titolo di «anziano della rotaia». Era presente il Redattore di «Voci», anche perché fidanzato di una figlia del Verducci. Al futuro suocero, quindi, tanti auguri.

● **Cicogna-express.** Sembrerebbe un numero speciale «edizione-Tonio Licordari». Ma non è colpa mia se nel mese di aprile sono diventato anche zio. Mia sorella Mena, sposata con il Conduttore Franco Pangallo del DPV di Reggio, ha dato alla luce un bimbo, Domenico. Auguri anche a Natale, mio padre, conduttore in pensione, felice di essere finalmente nonno.

Torniamo ai colleghi ed alle altre cicogne. Si chiama Alfonso Vittorio Maria il figlio del Segr. Francesco Massara della segreteria particolare del Direttore.

Un amore di bimba è venuta ad allietare la casa del Segr. IE Vincenzo Tortorella coniugato con la signora Rossanna; la primogenita si chiama Tiziana. I nostri auguri si estendono anche al nonno, Domenico Tortorella, conduttore a riposo.

Quarto fiocco rosa in casa dell'Assistente capo Cosmo Damiano Montone, della stazione di Sibari. Auguri alla piccola Monica per un felice avvenire, e complimenti ai genitori.

In casa dell'Op. spec. IE Diego Barbaro, della Zona 43/4 TT di Reggio Cal., la culla ha accolto una graziosa bimbetta. Alla piccola è stato dato il nome di Anna in omaggio della nonna paterna. Ai felicissimi genitori ed ai nonni i più vivi rallegramenti.

● **Lauree.** Anche in questo numero una serie di lauree: Cominciamo con l'amico Pietro Tebala, Segr. presso l'UPC. Ha concluso a Messina il ciclo di studi con la laurea in Scienze Politiche. Relatore il prof. Saverio Siciliano.

Maria Pellicone, figlia del Frenatore in pensione Antonino, si è laureata a Torino con brillante votazione in Medicina e Chirurgia.

Con il massimo dei voti presso l'Ateneo di Bari si è laureato in letteratura straniera il giovane Genetro Munno, figlio dell'Assistente Capo Vincenzo della stazione di Sibari.

Mimmo Siclari, orfano dell'Op. Spec. IE Gaspare, si è laureato a Messina, con votazione brillante, in Medicina e Chirurgia.

Un plauso anche a Valentino Neri, figlio del CPV Sup. Antonino della Scuola professionale comp.le, che ha concluso brillantemente il ciclo di studi con la laurea in Legge.

Felice ed entusiasta anche il Segr. dell'Ufficio Ragioneria Antonino Chirico per la laurea del nipote Giovanni Chirico in ingegneria meccanica presso l'Università di Pisa. Il neo-ingegnere è figlio del cav. Giuseppe, ex funzionario dell'INPS. A tutti i neolaureati ed ai loro genitori congratulazioni ed auguri.

Il 29 aprile una amara notizia è giunta all'operoso equipaggio dell'Hermaea, impegnato nei lavori di trasformazione e revisione della nave presso il Cantiere di Palermo: l'improvvisa scomparsa del Direttore di Macchina Vittorio Cucurullo, deceduto nella sua Procida mentre si apprestava a rientrare a bordo per riprendere la direzione dei lavori di cui era responsabile. L'equipaggio ne ricorda il grande impegno, la competenza, la grande preparazione tecnica, la grande dedizione al lavoro, pari solo all'affetto che lo legava alla famiglia. In questi ultimi mesi si era più che mai prodigato nello studio dei vari problemi connessi con la revisione e la trasformazione della nave intervenendo direttamente nei lavori durante la permanenza della nave in bacino. E tutto questo benché consapevole delle precarie condizioni di salute. Insieme al comandante ed all'equipaggio dell'«Hermaea», porgiamo alla desolata famiglia di Vittorio Cucurullo i sensi della nostra più affettuosa solidarietà.

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **Elogio.** Il Direttore Generale ha conferito un elogio al Capo Gestione Franco Luiani della Stazione di Colleferro, perché avendo rinvenuto su una panchina della stazione un borsello contenente una notevole somma di denaro, provvedeva a consegnarlo al Capo Stazione Titolare per la restituzione al legittimo proprietario.

● **Commiato.** Festeggiati dai tanti amici, hanno lasciato il servizio attivo nel mese di maggio il C. Gest. Pietro Paolo Boscia e l'Ass. C. Giuseppe Nardi della stazione di Roma Termini, ai quali rivolgiamo un caldo augurio di lunga e serena quiescenza. Un cordiale augurio e saluto anche ad Enzo Marcelli CS Sovr. di Orte che dopo 38 anni ha lasciato il servizio.

● **Promozioni.** Ad Assistente Capo di Staz. sono stati promossi: Alvaro Allegretti, Domenico Ariganello, Gianfranco Cullari, Pasquale Della Torre, Angelo Fanasca, Carlo Gerosi, Otello Mattei, Claudio Palone, Berardo Piscini, Gorizio Ricci, G. Battista Roselli, Claudio Sorgi e Giancarlo Terra. A tutti cordiali auguri.

● **Laurea.** Sandro Malvestuto, figlio del C.S. Sup. Gilberto, titolare della stazione di Sulmona si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode, discutendo la tesi: «Itteri in gravidanza». Relatore il ch.mo prof. dr. Tommaso Cicchini.

● **Nozze.** Hanno felicemente coronato il loro sogno d'amore: Anna Maria Paciucci figlia del Dev. Capo Pietro e il signor Enzo Attura; Camillo Razzano figlio dell'Ass. C. Giuseppe e la Signorina Maria Mezzina; l'Ass. di staz. Silvano Zanotto e la signorina Simonetta Lebboroni. Ai tanti voti augurali formulati dagli amici, aggiungiamo anche i nostri.

● **Lutti.** Domenico Rogolino, C. Staz. Sovr. a riposo dopo una lunga e dolorosa malattia, è deceduto. La sua opera svolta in 35 anni di servizio a Roma Termini, le sue doti di umanità e di bontà rimangono nel cuore di tutti. A porgergli l'ultimo silenzioso saluto sono intervenute centinaia di ferrovieri, in servizio ed in pensione. Tra gli altri erano presenti il C.S. Titolare di R. Termini Comm. Foti, l'ing. Pelizza già Dir. Gen. del Ser. Mov., l'ing. Melodia già C. Ufficio Mov. di Roma, l'ing. Salomone Dir. Sup. del Serv. Mov. don Brazzano Cappellano Comp. e l'ex-titolare di Roma Termini Comm. Alteri.

E' improvvisamente deceduto il C.S. Sup. Gaetano Germani della Stazione di Ciampino.

Al dolore e al rimpianto della moglie e dei due figli uniamo quello di tutta la famiglia ferroviaria.

Con profondo rammarico partecipiamo al lutto che ha colpito Rolando Lucanelli C.G. Sup. a Roma Termini al quale è venuta a mancare la moglie Renata, Appl. Capo del Servizio Camminamento, da poco in quiescenza.

● **Cicogna-express.** Dopo un lungo volo di ricognizione in tutto il Compartimento di Roma, durato non meno di nove mesi, la cicogna finalmente stanca ha depositato:

Francesca nella casa del Dev. Edo Pannocchi, Alessandro in quella del M.re Giacomo Gobbini, Pio in quella del M.re Vittorio Crocicchia, Stefano in quella dell'Ass. Mauro Basili, Andrea in quella del M.le Carlo Medici, Francesco in quella dell'Ass. Massimo Clementi, Luca in quella dell'Ass. Evandro Rosati e Michele in quella del nostro Red. Comp. Tommaso Dresda.

● **Nello spirito** della cordiale collaborazione che caratterizza i rapporti tra la Dirigenza Aziendale e L'Associazione dei Ferrovieri Mutilati ed Invalidi di Guerra si è tenuto presso la Direzione Comp.le di Roma un incontro informale sui maggiori problemi della categoria.

Il Direttore Comp.le, ing. Ugo Scardia, a nome suo personale e dell'Azienda ha assicurato ai rappresentanti dell'AMNIG, Aldo Rizzotti e Manlio Orazi, il suo contributo alla risoluzione degli stessi. All'incontro ha partecipato il C.S. Titolare di Roma Termini.

● **Ricordato** a S. Lorenzo il trentennale della resistenza con la inaugurazione di un monumento realizzato da Renato Porziani del DL. Al monumento ed alla Resistenza Domenico Scialò Op. Qual. del Deposito ha dedicato questa lirica:

A memoria della resistenza antifascista, tu, operaio, / ferroviere del Deposito Locomotive Roma S. Lorenzo, / hai costruito con l'arte, col pensiero, / un piccolo monumento di grande valore umano, / in onore della conquistata democrazia.

Questi quattro tenditori, / su di un piedistallo di ferro da te lavorato, / con valente maestria, / hanno un significato indimenticabile: ricorda agli Italiani, / un triste calvario di sopraffazione del periodo nazifascista, / fatto di stenti, di fame, di morte, / ed esalta la lotta antifascista e partigiana, / che con infiniti gesti eroici ed enormi sacrifici / ha dato all'Italia la libertà.

Viva la Resistenza.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **Il trentesimo** anniversario della Liberazione è stato solennemente celebrato — alla presenza delle massime autorità aziendali del Compartimento, di comandanti partigiani, di parlamentari e di numerosi agenti — con cerimonie commemorative svoltesi ad Alessandria, Asti, presso il D.L. di Torino Smistamento, il Controllo Merci e l'Officina di Grandi Riparazioni. In quest'ultimo impianto, esattamente in un rifugio antiaereo situato all'interno d'un capannone, è stata allestita una mostra sulla Resistenza, aperta al pubblico.

● **Il giro di visite**, che il nostro Direttore sta compiendo per conoscere in loco i più importanti centri ferroviari del Compartimento, l'ha portato ultimamente a Casale Monferrato ed a Chivasso. Anche in queste due località egli ha voluto prendere nozione dei problemi e delle necessità dettagliatamente illustratigli sia dai Capi Impianto che dai rappresentanti del personale. Nelle suddette circostanze si è recato anche presso le sedi delle locali Sezioni del DLF, dove ha altrettanto attentamente ascoltato, dai rispettivi Presidenti, la esposizione delle attività già svolte ed in via di svolgimento e delle difficoltà da superare per poterle potenziare.

● **Solidarietà.** Per iniziativa dei colleghi di Modane e di Bardonecchia, è stato costituito un fondo di solidarietà — cui hanno partecipato anche i Comuni e le popolazioni locali — a favore della dodicenne Anna Maria Blanc, figlia del Manovale Remo della Rimessa Locomotive di Modane, bisognosa di una urgente operazione per una grave malformazione cardiaca.

L'intervento, già eseguito in una clinica di Houston (USA), ha avuto un ottimo esito. Agli auguri per Anna Maria desideriamo ri-

volgere da queste colonne anche un elogio a tutti coloro che con tanto slancio hanno concorso a risolvere felicemente un caso che si presentava molto grave.

● **E' un tipo** così riservato e schivo che nessuno dei suoi colleghi del 24° Rep. Ragioneria poteva immaginare che fosse una autentica campionessa di sci; invece lei ha fatto centro ben due volte di seguito: il 23 marzo allo Jafferau, per il Campionato Sociale DLF 1975, è arrivata prima in 1'58"9 nella gara femminile di slalom gigante e pochi giorni dopo, esattamente il 6 aprile u.s., si è classificata terza per la categoria femminile alla Festa della Neve svoltasi a Bardonecchia.

Trattasi dell'Applicato Renata Berno, alla quale, in tutta sordina, diciamo « brava ».

● **Commiato.** Il C.S. Sup. di Borgomanero Bruno Gallese, pendolare delle Valli Ossola e Sesia dagli amici soprannominato « Aldo Frabrizi », ha lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età. Nella circostanza è stato affettuosamente salutato da tutti i colleghi dell'impianto con alla testa il Titolare Severino Trevisan e con l'intervento del V. Segret. Provinc. della Comunità dei ferrovieri europei, Paolo Ceratti.

Al neo-pensionato i più fervidi auguri, che estendiamo anche al Capo Treno Vincenzo Falchetti, del DPV di Chivasso, recentemente collocato a riposo.

● **Binario dieci:** tanti complimenti merita l'A.M. Luigi Appino, del DL di Chivasso, che si è laureato in fisica all'Università di Torino, discutendo la tesi «Rumori di corrente in film sottile ».

Vive congratulazioni anche al giovane Cesare Bruno, figlio del C.S. Sovrint. Luigi, Capo del 3° Rip. Mov. di Cuneo, che a pieni voti ha conseguito presso il Politecnico di Torino la laurea in Ingegneria Elettrotecnica; tesi: « Studio delle disponibilità idriche dell'alta Dora Baltea. Dimensionamento di massima di un impianto idroelettrico ad alta caduta »; relatore: Ing. Paolo Mosca.

● **L'onorificenza** di Cavaliere R.I. è stata attribuita al Segr. Sup. 1ª cl. Luigi De Bernardi, Capo del 32° Rep. dell'Uff. Trazione, ed al C.D. Sup. Vincenzo Praglia, Titolare del DL di Chivasso.

Ai due colleghi vivissime felicitazioni.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Le note liete:** Apprendiamo con compiacimento che sono stati promossi alla qualifica di Applicato Capo, i colleghi del locale Ufficio Impianti Elettrici Ettore Torcello, Virgilio Balestrieri, Renato Poggioni, Marcellino Poiano, Placido Pittino, Armando Rametti, Silvio Sartori, Nelson Mantovani, Livio Dolcetti e Manlio Fulizio. Renato Tuzzi, anche egli dipendente dall'Ufficio Impianti Elettrici, è stato promosso alla qualifica di Applicato Tecnico Capo, anche Carlo Cortellino e Aldo Brazzatti. Ai neo-promossi giungano le congratulazioni sincere dei superiori e degli amici.

Con Decreto del Presidente della Repubblica sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica il Rev. Sup. Alfredo Bergo, Capo del Reparto Inchieste del locale Ufficio Movimento, il Segret. Sup. dr. Sergio Toselli, dell'Ufficio Movimento Comp.le, il C. Staz. Sovr. Pietro Ripoli, titolare della Stazione di Tarvisio nonché il C. Staz. Sovr. Alcide Bassi, titolare della Stazione di Monfalcone.

● **Laurea:** Il Segr. Tecn. Milan Lovriha, dell'Ufficio Impianti Elettrici, ha di recente conseguito presso l'Università degli Studi di Trieste la laurea, a pieni voti, in Ingegneria Elettronica, discutendo con il Chiar.mo prof. Mangiavacchi la tesi « Studio e realizzazione di uno strumento per la misura diretta dell'energia dissipata dalle scariche parziali ».

● **Marcia nuziale** per il Manovale della Zona I.E. di Portogruaro Alessandro Benato, centroavanti della squadra di calcio del D.L.F. di Portogruaro-Cervignano-S. Giorgio N., unitosi in matrimonio con la gentile signorina Velia Casanova. La cerimonia nuziale è stata officiata nella suggestiva Cappella di Ponte delle Alpi. Agli sposi auguri di felicità da parte degli amici e di « Voci ».

● **Fiocco rosa** sulla porta di casa dell'Applicato Livia De Iuri nata Castellani, dipendente dal Reparto Avanzamenti del locale Ufficio Personale Compartimentale, per la nascita di Emiliana.

La casa dell'Aus. Renzo Cocolo, della Stazione di Portogruaro, è stata allietata dall'arrivo di Alessandra. Auguri sinceri ai neonati ed ai genitori da parte dei colleghi, dei superiori e di «Voci».

● **Commiati:** Sono stati di recente collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio il dr. Gaspare Antona - Ispettore Capo r.e., funzionario a disposizione del locale Ufficio Movimento, il Rev. Sup. di 1ª cl. Ferdinando Ricci, Capo del Reparto Orari dell'Ufficio Movimento, il Conduttore Giuseppe Orfanò del D.P.V. di Trieste C.le, l'Ausiliario di Staz. Benetto Ceschia della Stazione di Trieste C.le, l'Appl. Tecn. Giuseppe Benetollo dell'Ufficio Materiale e Trazione.

LOURDES

Visitate
LE GROTTE DI

BETHARRAM

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Mostra:** La Galleria all'interno della Stazione di Venezia S.L. ha ospitato dipinti di Bruno Rambuschi e di Emilio La Viola. L'uno lavora da parecchi anni all'Ufficio Movimento, l'altro dirige la Delegazione Trasporti Militari di Venezia.

Il loro hobby per la pittura forse non era noto a tutti e così si è scoperto con quanta sensibilità e delicatezza, usando il colore, sanno cogliere e fissare immagini e paesaggi caldi e luminosi.

Complimenti ed auguri per la loro attività artistica.

● **Commiati.** Per limiti di età e di servizio sono stati collocati a riposo: il Manovale Gino Ceccotti della Stazione di Padova, il Manovale spec.to Ernesto De Longhi del D.L. Treviso, il Csq. Manovali Ermenegildo Giacomello del D.L. Mestre, il Segr. Tecn. sup. 1ª cl. cav. Igino Prosperi dell'Ufficio Lavori. « Voci » augura a tutti lunga e serena pensione.

● **Lutti.** Sono deceduti in attività di servizio: Giovanni Casagrande Operaio d'armamento di Montebelluna, Severino Toneguzzi Operaio spec. d'arm. di Pordenone, Renzo Bacco Cond. di Padova, Odoardo geom. Sabatini Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Lavori, William Barecchia Segr. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Materiale e Trazione, Cesare Vianello Commesso Capo dell'Ufficio Ragioneria, Nicolò Vanzo Maresciallo di P.S. di 1ª cl. scelto dirigente la stazione Polfer di Venezia S.L. Alle famiglie « Voci » porge le più sentite condoglianze.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Scuola e lavoro:** In questo particolare momento, la famiglia ferroviaria è anche al centro delle attenzioni scolastiche. Numerosi studenti di ogni settore si interessano ai nostri problemi, ma i piccoli della V Elementare della scuola « Guarino da Verona » hanno voluto vedere da vicino com'è la nostra grande Officina Riparazioni. Accompagnati dalla maestra, Gigliola Storai, figlia di ferroviere e per molti anni Direttrice dei nostri soggiorni estivi, e da alcuni ex operai del complesso coordinati dall'amico Rollo, i piccoli « ricercatori » hanno seguito le varie fasi di lavorazione. I risultati di questa singolare visita sono stati riassunti in 26 saggi offerti al Direttore Comp.le, ing. Salvatore Puccio, dove in premessa è detto: « ...molti di noi si sono commossi nel vedere il posto di lavoro del papà e dello zio... l'accoglienza affettuosa e paterna degli operai e delle guide è stata veramente meravigliosa... ricorderemo spesso le spiegazioni chiare, precise, paterne del barbuto Signor ingegner Galardi... ». Capo dell'Officina che insieme all'ing. Marini, con insolita tecnica didattica, hanno saputo chiarire le incombenze di oltre mille operai.

● **Galleria:** Mario Maffei, pittore, ferroviere dell'Ufficio Movimento. Nella semplicità della sua vita, Mario ha tratto istintivamente una capacità espressiva pittorica che resta quella di sempre. Gli eventi familiari, i fatti della strada o della scuola o della chiesa, restano gli elementi dominanti nei suoi quadri. La sua operosità nella semplicità costruttiva, gli dà il senso della vita nella sua casa, vicino ai suoi affetti e, nello stesso tempo, una estrinsecazione della sua umanità. Così è Maffei e così è apprezzato in numerose mostre personali e collettive.

Sergio Piccoli, Assistente di st. a Verona PN. In campo pittorico, Sergio è un autodidatta; la costante ricerca di espressione dei contrasti della sua personalità artistica attraverso l'evoluzione delle cose e degli schemi della società moderna, senza peraltro porre limitazioni alla sua capacità inventiva, lo portano in prima linea. Tra l'altro, ha vinto un primo premio « Giorgio Bevilacqua » oltre ad affermazioni ottenute in numerosi concorsi nazionali. Sergio Piccoli è genero dell'amico Antonio De Mari, Segretario, apprezzato orchestrale areniano che, recentemente, per limiti di età e di servizio, ha lasciato i colleghi dell'Ufficio Personale per dedicarsi interamente alla sua passione musicale.

● **Filatelia-Numismatica:** In seno alla Sezione DLF di Trento, si è costituito il gruppo filatelico-numismatico, patrocinato dall'amico Luciano Waller. Tutti i colleghi appassionati, soci del DLF di Trento, da Ala ad Ora e da Trento a Primolano, che volessero offrire una valida collaborazione o intendessero iscriversi al gruppo, possono rivolgersi a Luciano Waller presso la Rimessa Locomotive di Trento o corrispondendo con lo stesso: Casella Postale 255 - TRENTO - ...e con le migliori fortune.

Vive congratulazioni al Capo Gestione Michele Pirrello, dell'Agenzia Doganale di Fortezza, per la sua nomina a membro del Consiglio Direttivo del Comitato di Coordinamento dei Gruppi Filatelici-Numismatici del Dopolavoro. Tale nomina, giunge a coronamento di un lungo e difficile lavoro svolto quale segretario del gruppo filatelico-numismatico del DLF di Fortezza e di una grande passione per la filatelia intesa come fattore culturale e di sprone per un miglioramento delle conoscenze di fatti umani.

FILATELIA

Nell'ambito delle manifestazioni per la Settimana del Tempo Libero 1975 il Circolo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario ed il Circolo Filatelico dei Postelegrafonici di Bologna allestiranno, in collaborazione, una MOSTRA INTERAZIENDALE FILATELICA dal 26 al 29 giugno nei locali di Palazzo d'Accursio in Piazza Maggiore, 6.

Nei giorni 26 e 27 funzionerà un Ufficio Postale distaccato dotato di annullo speciale di grande formato che riproduciamo in anticipo grazie al nostro amico Pezzetti di Bologna che ne è l'autore.

In questa occasione sarà edita una cartolina ricordo. Colleghi filatelici prenotate fin da ora le cartoline occorrenti per i soci dei nostri Circoli e contribuirete così alla riuscita della manifestazione curata dai nostri colleghi di Bologna.

ITALIA

Il giorno 18 aprile, e non il 17 aprile, è stata emessa una serie di tre francobolli commemorativi di MICHELANGELO BUONARROTI nel 5° Centenario della nascita.

Le vignette, racchiuse da un'identica cornice di stile rinascimentale, riproducono tre soggetti rappresentativi dell'opera michelangiolesca e precisamente:

— il valore da L. 40: il « Tondo Pitti » bassorilievo raffigurante « Madonna con il Bambino e S. Giovannino » conservato in Firenze, al museo del Bargello;

— il valore da L. 50: un finestrone decorativo creato dall'artista per i Palazzi Vaticani;

— il valore da L. 90: un particolare della volta della Cappella Sistina, dall'affresco del « Diluvio Universale ».

TIRATURA: per i valori da L. 40 e da L. 50: quindici milioni di esemplari; per il valore da L. 90: otto milioni di esemplari.

Il giorno 23 aprile è stata emessa una serie di tre francobolli celebrativi del XXX anniversario della RESISTENZA.

Le vignette raffigurano i monumenti eretti in tre città d'Italia per ricordare la partecipazione alla Resistenza;

— il valore da L. 70: il monumento in ricordo delle Quattro Giornate, in Napoli, opera di Marino Mazzacurati;

— il valore da L. 100: il monumento dedicato ai Martiri delle Fosse Ardeatine in Roma, opera di Francesco Coccia;

— il valore da L. 150: il monumento della Resistenza in Cuneo, opera di Umberto Mastroianni.

Tutti e tre i soggetti sono racchiusi da una cornice tricolore.

TIRATURA: per i valori da L. 70 e da L. 100: quindici milioni di esemplari; per il valore da L. 150: otto milioni di esemplari.

Il giorno 29 aprile è stata emessa una serie di due francobolli, celebrativi dell'« IDEA EUROPEA », che come da accordi precedenti fra tutti gli Stati che aderiscono alla CEPT devono, quest'anno, rappresentare pitture. I due francobolli riproducono due particolari di opere rappresentative della pittura italiana.

— il valore da L. 100: « la Flagellazione di Cristo » del Caravaggio (Napoli - Chiesa di San Domenico Maggiore);

— il valore da L. 150: « l'Angelo appare ad Agar ed Ismaele nel deserto » di G. B. Tiepolo (Venezia - Scuola di San Rocco).

TIRATURA: quindici milioni di esemplari da L. 100 e otto milioni da L. 150.

Non conosciamo, per il momento, i soggetti scelti dagli altri Paesi europei, che di solito sono all'avanguardia per quanto riguarda la riproduzione su francobolli di pitture famose, ma pensiamo che il giro dei francobolli europei per il 1975 racchiuderà una vera e propria collezione di quadri. Se lo spazio ce lo permetterà in uno dei prossimi numeri del nostro periodico speriamo di poter riprodurre tutte le serie emesse.

GERMANIA OCCIDENTALE

Le Poste della Repubblica Federale Tedesca hanno emesso, recentemente, una serie commemorativa di quattro francobolli riproducenti:

— il valore da 30+15: la locomotiva Diesel Baureihe 218;

— il valore da 40+20: la locomotiva Baureihe 103;

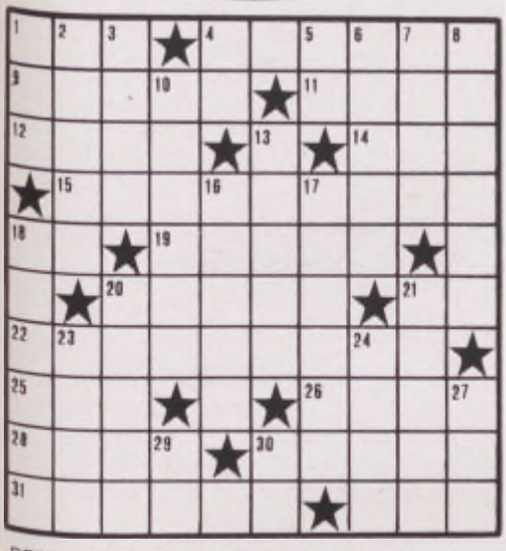
— il valore da 50+25: la locomotiva Baureihe 403;

— il valore da 70+35: il modello del Transrapid.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO

Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Punto cardinale; 4) Una rivista militare; 9) Pianta simile al finocchio; 11) Montagne dell'Asia centrale; 12) Silicato cristallizzato; 14) Regione del Sahara; 15) Famosa ritirata; 18) Sigla di Torino; 19) Di buon umore; 20) Fragranza di droghe; 21) E' padre di principesse; 22) Le arterie del cuore; 25) La verde raganella; 26) Il fiore musicato da Mascagni; 28) Può essere mancino; 30) Lo è l'innamorato; 31) Sermone vescovile; 32) Fiume svizzero.

Verticali: 1) Lo zio d'America; 2) Più che raro; 3) I dieci libri della storia romana di Tito Livio; 4) Bagna Piacenza; 5) Il sole egizio; 6) Fornite d'ali; 7) Abito maschile con falde; 8) Trampoliere; 10) Mammifero dei Perissodattili con criniera e corta proboscide; 13) L'intreccio del romanzo; 16) Fiume della Lombardia; 17) Le casse dello Stato; 18) Il più grande storico romano; 20) Dissodare il terreno; 21) Colpevolezza, empietà; 23) Una volta per Cicerone; 24) Ispida; 27) Un signore di Trastevere; 29) Nel volo; 30) Il calcio in chimica.

S. CHIESA

Anagramma (4, 2, 4 = 10)

IMPRESARIUCCIO MEGALOMANE

Impelagato com'è
si dà arie da maestro
— nota bene —
da gran maestro
che comanda
un'impresa di muratori.

SER BERTO

Scarto (1, 7 = 7)

UNIVERSITARI CONTESTATORI

Per un pezzo di carta, in libertà,
ognun sceglie la propria facoltà.
Una lavata di testa s'impone:
e questa sarebbe una soluzione.

L'ARCANGELO

Indovinelli

CANTANTE IN ERBA

Ancora non m'arrise la ventura
d'avere, bene o male, una scrittura;
ma il giorno in cui firmar potrò un contratto
oh, allora potrò dire: il più è fatto!

IL VALLETTO

COMUNISTA FALLITO

Lo credevo un progressista
fatto apposta per andare a sinistra.
Invece, per coincidenza, al partito
è stato annunciato
ch'è un... mezzo ritardato.

MIG

ELEONORA

Per la passione mia nel cuore ardevi
ed io, in verità, ti stuzzicai...
Tu, cretina, abboccasti e poiché avevi
dei fumi per la testa, ti picchiai!

IL FORNARETTO

LA PUBBLICITA' COMMERCIALE

Sotto ogni forma, si rivela spesso
basilare movente di progresso.
E lo « slogan »? Già: mostrasi efficiente
nel lanciare le... balle specialmente!

MARIN FALIERO

LA MIA NIPOTINA PREDILETTA

Quando di salsa a tavola s'imbratta
o quando mi nasconde la cravatta,
con lei la faccia... seria devo fare.
Ma quando linda e in ordine compare,
io me la stringo al petto e insieme sfioro
con dita lievi, i riccioletti d'oro...

CAPITAN TRINCHETTO

HOMO SAPIENS ,

Familiarmente a lui va questo titolo
perché quel che gli spetta gli va dato;
ma... un animal dal pollice opponibile
s'è pér un certo verso dimostrato!

TRAIANO

MALFAMATA

Non basta che hai la lingua sempre fuori,
ti metti pure a far pubblicità...
Se ti fu imposta tale bollatura,
il marchio, da una parte, ben ti sta.

CIRIACO DEL GUASCO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) Sud; 4) Parata; 9) Aneto; 11) Alai; 12) Mica; 14) Air; 15) Caporetto; 18) TO; 19) Ilare; 20) Aroma; 21) Re 22) Coronarie; 25) Ila; 26) Iris; 28) Tiro; 30) Cotto; 31) Omelia; 32) Aar.

Verticali: 1) Sam; 2) Unico; 3) Deca; 4) Po; 5) Ra; 6) Alate; 7) Tait; 8) Airone; 10) Tapiro; 13) Trama; 16) Olona; 17) Erario; 18) Tacito; 20) Arare; 21) Reità; 23) Olim; 24) Irta; 27) Sor; 29) Ol; 30) CA.

ANAGRAMMA: Asso in mare = Massoneria.

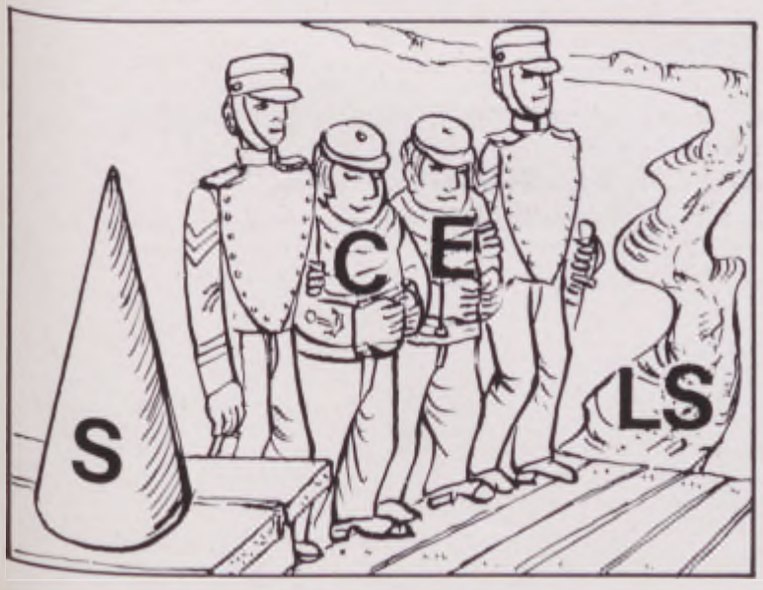
SCARTO: L'oPzione = lozione.

INDOVINELLI: L'analfabeta; il treno; la pipa; il piede; la barba; Cesare; la scatola dei cerini.

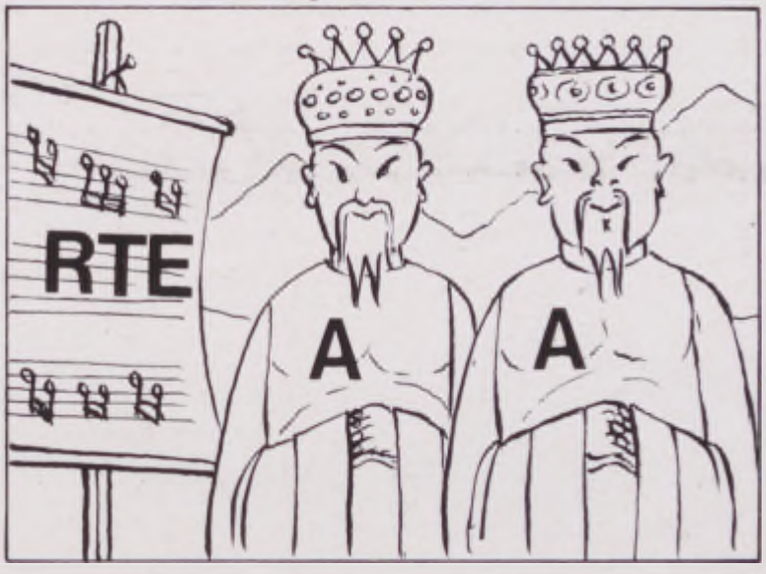
REBUS: Cono S; C E rei; L S è greto = Conoscere il segreto.

REBUS: R e TE su rigo; Re di China gli A = Rete su rigore di Chinaglia.

REBUS: (frase: 4.1.1.1.3.2.1.5 = 9.2.7) di Vago



REBUS: (frase: 1.1.2.2.4.2.2.5.3.1 = 4.2.6.2.9) di Vago.



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì, per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI
Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - GIUGNO 1975 - N. 6

ANNO XVIII - N. 6 - GIUGNO 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.

Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 Int. 33210-2749

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Palna, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Carlo V. Cattaneo, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

In copertina: Lo stand F.S. alla Mostra della Resistenza allestita ai Mercati Traianei di Roma.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

BIGLIETTO DI LIBERA PERCORRENZA

A parziale rettifica ed ulteriore chiarimento di quanto pubblicato sul numero 1 di gennaio 1975 nella rubrica « Le nostre Voci » sotto il titolo « un permanente è già previsto », si precisa che lo schema di regolamento di attuazione della legge 21 novembre 1955, n. 1108, frutto di un laborioso accordo Azienda-Sindacati, nell'intento di disciplinare in maniera uniforme il trattamento in materia di concessioni di viaggio per il personale in quiescenza, prevede il rilascio di un biglietto di libera percorrenza al personale che rivesta una delle qualifiche indicate ai livelli 3 e 4 del quadro di equiparazione delle qualifiche F.S.

Ecco il testo della norma prevista nello *schema di regolamento ancora in fase di approvazione:*

« Al personale dell'Azienda Autonoma delle F.S. cessato dal servizio con diritto a pensione con una delle qualifiche indicate ai livelli 3 e 4 del quadro di equiparazione delle qualifiche F.S. e con almeno 20 anni di effettivo servizio ferroviario è rilasciato un *"biglietto di libera percorrenza"* su linee della rete F.S. prescelte dal dipendente a riposo entro un limite massimo di 1.000 km ».

CONTO CORRENTE E FOTOGRAFIE

Cara « Voci »,

sono in pensione dal 25-2-1967 e sono sempre rimasto abbonato.

Ora chiedo: perché nel numero di dicembre non viene inserito il conto corrente per il rinnovo dell'abbonamento?

Il rinnovo a mezzo vaglia costa molto di più.

E perché sul nostro Periodico « Voci », sotto la maggior parte delle fotografie non ci sono didascalie?

Italico Nonini
Via Gorizia, 6 - Buttrio (UD)

● *Il modulo di Conto Corrente come avrà visto lo abbiamo inserito nel numero di gennaio di « Voci ».*

Quanto alle didascalie, non le mettiamo quando ci sembrano superflue. Ad esempio, se illustriamo il varo di una nave, la notizia è già nel titolo. Ci sembra superfluo scrivere poi in didascalia « La nave vista da destra » oppure « la nave vista di prua » e così via. Comunque stia certo, caro collega Italico Nonini, che cercheremo di tener conto della Sua osservazione. Anche questo è per noi un graditissimo modo di collaborare e di mostrare interesse a « Voci ».

QUANDO ARRIVA UN AGENTE INIDONEO

Cara « Voci »,

sono un tuo lettore sin dalla tua nascita, difatti sono stato assunto in servizio il 1-11-1954 cioè poco tempo prima della tua istituzione.

Ti sarei molto grato se chiarissi un mio dubbio e cioè: può un agente non più idoneo alla propria qualifica per motivi di salute, occupare posto di pianta in qualifica diversa e di grado inferiore, scalzando il titolare di quel posto?

E' il mio caso: sono Ass. Capo di Stazione, e sono stato scalzato dal posto che occupavo nell'organico perché doveva subentrare al mio posto un Capo Stazione giovanissimo non più fisicamente idoneo alla propria qualifica.

Antonino La Rocca
Ass. Capo Stazione Trapani

● *Prima della risposta, si abbia il nostro cordialissimo ringraziamento per la Sua fedeltà al giornale.*

E veniamo alla Sua richiesta.

L'assegnazione ad un Ufficio di un agente inidoneo può rendere necessario uno spostamento tra i dipendenti dell'Ufficio stesso: non può escludersi, perciò, che in conseguenza di tale assegnazione si manifesti l'esigenza di utilizzare in modo diverso un dipendente. Tutto ciò può avvenire, fatte salve ovviamente le condizioni all'uopo previste dall'art. 47 S.G.P., in base al quale, per comprovate esigenze di servizio, il personale può essere destinato temporaneamente a funzioni diverse rispetto a quelle della qualifica rivestita.

BUON VIAGGIO ALLA SPOSA

Cara « Voci »,

tanti scrivono « sono un vecchio della Rotaia ». Io scrivo, sono ancora giovane per la Rotaia, è solo la matricola che è un po' vecchia.

Desidero, se è possibile, due chiarimenti sul BK.

Ho una figlia che si sposerà. Può utilizzare il BK per eventuale viaggio di nozze? Oppure la concessione termina il giorno del matrimonio?

Ho anche un figlio che è vicino al 25° anno di età — compie 25 anni il 15 febbraio — perciò chiedendo il BK un po' di tempo prima di tale data, chiedo fino alla scadenza per quanto tempo lo può utilizzare? Fino al compimento del 25° anno oppure fino ad *esaurimento?* (Tenendo presente che la tessera di riconoscimento scade al 25° anno di età).

Ho avuto pareri discordanti perciò vi pregherei tanto se poteste darmi un chiarimento in proposito anche per non incorrere in una eventuale infrazione.

Zeffirino Pistore
Ass. Capo 357883
Bologna S. Donato

● *Innanzitutto, tanti auguri per la sposa. La rassicuri: può fare il suo viaggio di nozze con il suo BK. Non solo: potrà utilizzarlo anche in seguito, fino alla data di scadenza della validità.*

Lo stesso discorso vale per suo figlio. Insomma, le concessioni ottenute, quando se ne ha titolo, conservano la loro validità nel tempo e sono pertanto utilizzabili fino alla data della scadenza, anche se nel frattempo sia venuto meno il titolo stesso.

GESTORE-CONDUTTORE LIVELLO GERARCHICO CORRISPONDENTE

Cara « Voci »,

mi è giunto da poco il documento con la ricostruzione della carriera; ed invio a te una copia per esaminarla.

Il mio quesito è questo: è giusto che dal parametro 78 (Gestore) che mi era assegnato, una volta assunto come Conduttore quale vincitore di concorso esterno ritorni al parametro iniziale 36 come nuovo assunto e non al parametro immediatamente superiore 181 come prevede la legge 27/74 art. 13?

Sergio Ghione
Conduttore
D.P.V. Alessandria

● *Come già abbiamo avuto occasione di ricordare in altri numeri di « Voci », la norma da Lei citata ha lo scopo di estendere il trattamento economico previsto nei casi di promozione o di passaggio mediante concorso interno a qualifica di carriera superiore, anche ai vincitori di concorsi pubblici.*

Pertanto, il legislatore ha espressamente limitato l'applicazione della ripetuta norma ai vincitori di concorsi pubblici a qualifica di carriera superiore dell'Azienda F.S., provenienti da altri gruppi di personale dell'Azienda medesima o da altre Amministrazioni dello Stato.

Nel Suo caso si tratta, invece, di passaggio tra due qualifiche (Gestore-Conduttore) di livello gerarchico corrispondente (livello 5b del quadro di equiparazione delle qualifiche F.S., allegato al D.M. 12109/71), per cui non può trovare applicazione quanto previsto dalla norma in questione.

QUESITI VARI

Qui di seguito diamo alcune risposte a quesiti pervenuti da singoli lettori o da vari lettori di diversi impianti; quesiti che, comunque, interessano gran parte del personale.

● *Sig. Giovanni CELANO - Palermo. Il 6° comma dell'art. 6 delle « Disposizioni sulle Competenze Accessorie » stabilisce che per le missioni svolte in località ubicate oltre quelle di dimora autorizzata, aventi inizio e termine nella località di residenza, la durata della missione è quella compresa fra l'ora di partenza dalla residenza e l'ora di rientro nella medesima, con esclusione della sosta nella località di dimora, quando questa « si protragga oltre l'orario del primo treno coincidente ». Analogo criterio è da adottare anche nel caso che il dipendente, inviato in missione dalla residenza in più località, sia costretto a transitare per la residenza stessa prima del compimento dell'incarico affidatogli. Ciò in piena aderenza a quan-*

to disposto dal 3° e 4° comma delle « Istruzioni » al citato art. 6 delle D.C.A.

● *Sig. Biagio SCOGNAMIGLIO - Portici. L'invalido per servizio, anche se a riposo, che a motivo della sua invalidità debba sottoporsi periodicamente a cure termali, può inoltrare domanda al competente Ufficio da cui è amministrato per la concessione del biglietto Serie « Ao » per cura; è chiaro che tale concessione avverrà dietro presentazione della necessaria documentazione e sempreché l'invalidità sia stata riconosciuta dai Sanitari dell'Azienda.*

Nel ribadire la norma che prevede il trattamento della classe superiore soltanto nei confronti di quei dipendenti ai quali sia stato attribuito l'art. 80 S.G. (funzioni superiori) in base alla lettera a) dell'art. 1 del D.M. 5.10.1972, n. 10876, considerata la particolare situazione in cui trovasi il personale esecutivo delle stazioni, ramo Assistenti (gli Assistenti Capo di stazione sono poco più di 4.000 mentre i posti di pianta sono 7118) viene consentito, in via eccezionale, che a favore degli Assistenti di stazione che esplicano di fatto funzioni continuative di Assistente Capo, siano rilasciati biglietti serie F di 1ª classe, in quanto l'incarico delle funzioni superiori loro conferito può considerarsi in certo qual modo riconducibile fra quelli previsti dalla citata lettera a): « per coprire posto vacante nella pianta organica ». AG. 795.885/11 del 10.12.1974.

(Da « L'Amministrazione Ferroviaria » n. 2 febbraio 1975).

● *Con circolare P.2.1.7/11500 del 24.4.1975 il Servizio Personale chiarisce che le modifiche apportate dalla legge 396/1974 art. 3 (che sostituisce l'art. 50 dello Stato Giuridico) si limitano in sostanza ad escludere l'« obbligo », per il dipendente che si dichiari malato, di comunicare lo stato di malattia al medico di reparto. Sono restate invece operanti sia l'obbligo del dipendente stesso di avvertire il proprio superiore, sia gli altri obblighi previsti dalle « norme per la denuncia di malattia o di infortunio ».*

● *Sig. Vittorio PECCI - Rimini. Abbiamo già dato risposta su questa rubrica del n. 4 alle chiarificazioni richiesteci in merito alla possibilità di sottoporsi al « check-up ».*

Al riguardo siamo ora in grado di aggiungere che il Servizio Sanitario ha ottenuto l'approvazione della costituzione di una « Unità mobile » che oltre ad assolvere ad altri compiti d'istituto del Servizio stesso, disimpegnerà anche quelli di medicina preventiva (check-up). Tale «Unità», sfruttando infrastrutture ferroviarie, potrà operare presso tutti i grossi impianti lontani dai centri pilota già realizzati e da quelli da realizzare come accennato nel precedente numero del nostro periodico.

L'intera « Unità mobile », composta di due carrozze e di un terzo rotabile per l'istallamento delle apparecchiature di servizio quali gruppi elettrogeni, pompe, rifornimenti, ambiente accudiente, ecc., si articolerà in:

— una sezione radiologica;

— una sezione cardiologica, spirometrica ed oscillometrica;

— una sezione per la rilevazione dei dati antropometrici;

— una sezione otoiatrica ed oculistica;

— una sezione per il rilevamento dei dati clinici a seguito di prelievo di sangue, previsto per la cura e la prevenzione delle malattie professionali;

— una sezione per il rilevamento dei dati ambientali e del microclima.

Come già accennato in precedenza, l'attività che vi si svolgerà consentirà non solo una indagine sufficientemente completa delle condizioni fisiche dei soggetti nel posto di lavoro, ma anche le osservazioni delle condizioni igienico ambientali di detti posti, al fine anche di rilevare eventuali interconnessioni fra possibili situazioni patologiche dei soggetti o particolari condizioni igienico - ambientali e microclimatiche.

Movimenti nell'Alta Dirigenza

Nello scorso numero è stato indicato quale nuovo Direttore del Servizio Materiale e Trazione, l'ing. Paolino Montesano, anziché l'ing. Paolino CAMPOSANO: e tale infatti è il nome del valente Funzionario peraltro ben noto in tutto l'ambiente ferroviario. Chiediamo scusa ai lettori e all'ing. Camposano al quale rinnoviamo i nostri fervidi auguri.

PER ACCELERARE LA LIQUIDAZIONE DELLA PENSIONE

Cara « Voci »,

non ritieni anche tu che sia avvilente, per il pensionato, percepire ciò che gli spetta con eccessivo ingiustificato ritardo? Non ritieni che sia umiliante, per tutto il personale degli Uffici, sentirsi tacciato come responsabile di tale atavica situazione?

Ecco un suggerimento che, se accettato dagli Organi competenti, penso possa dare buoni risultati.

In tutte le sedi compartimentali, vi sono molti inidonei alle qualifiche dell'esercizio, utilizzati in mansioni delle qualifiche del personale esecutivo degli Uffici, ma fuori pianta. Questi elementi, se adeguatamente preparati mediante un corso pratico, tenuto ad una ventina di essi in ogni Compartimento, potrebbero dare, dopo alcuni mesi, una validissima collaborazione al personale di concetto: seguendo le pratiche dei pensionati in tutto il loro iter, controllando che tutte le norme e procedure siano attuate (ovviamente non potrebbero entrare nel merito della norma applicata, ma seguire le pratiche affinché le norme vengano attuate, penso che potrebbero farlo), ecc.

Altro suggerimento. In ogni Compartimento si potrebbero preparare 10 o 20 segretari, facendo loro seguire un corso pomeridiano volontario: — di aggiornamento del foglio matricolare; — di liquidazione della pensione e dell'indennità di buona uscita; — per l'emissione del mod. P. 61; ecc.

La partecipazione al corso dovrebbe essere consentita a tutti i segretari della sede compartimentale. Al termine del corso, ai partecipanti risultati idonei, dovrebbero essere affidate, dietro loro richiesta, le pratiche di pensionamento che il personale dell'Ufficio preposto non riuscisse a trattare. Per ogni pratica completata e condotta a buon fine, eseguita fuori dal normale orario di servizio, potrebbe essere dato un compenso. Facendo la stessa cosa presso il Servizio Personale, ritengo che molte pratiche potrebbero essere evase in breve tempo con comprensibile soddisfazione degli interessati.

Questo, ovviamente, sino a quando l'Azienda non avrà provveduto a coprire le piante con nuove assunzioni, in modo da consegnare al neo pensionato, come sarebbe giusto, la lettera di commiato ed il libretto di pensione aggiornato.

La cottimizzazione del lavoro, è chiaro, non è in linea con gli orientamenti moderni, però non si possono castigare i pensionati per non ricorrere al cottimo (volontario e contingente, per giunta).

Tengo a precisare, cara Voci, che io non sono particolarmente interessato alla questione: andrò in pensione fra 17 anni e non sono un segretario amministrativo.

In merito cosa ne pensano i colleghi della redazione? ed i neopensionati? e quelli della celeberrima legge 336? e l'Azienda che potrebbe togliersi una dolorosa spina dal fianco con pochi soldi?

Ti ringrazio dell'attenzione e ti invio cari saluti.

Michele Pollastrone
Segr. Tec. Sup.
Ufficio Trazione Napoli
985/4347

● *Non sappiamo se il suo progetto sia realizzabile, ma sappiamo che sarebbe bene accelerare le procedure per la liquidazione delle pensioni. Sottoponiamo, pertanto all'attenzione della Dirigenza la sua lettera che costituisce una prova evidente di buona volontà e di altruismo.*

MANSIONI SUPERIORI

Cara « Voci »,

vorrei avere chiarimenti sui benefici economici dell'art. 80; i giorni per ritenere decaduto l'incarico superiore sono 60 in caso di restituzione alle mansioni della propria qualifica e 90 se si tratta di infortunio o malattia?

Antonio Martino
Napoli

● *Il trattamento economico di cui si gode per le mansioni superiori esplicate, quando trattasi di funzioni a carattere continuativo (e cioè interessanti almeno un periodo di 30 giorni) va conservato oltre che per le giornate di riposo settimanale e di festività infrasettimanale, anche per le assenze per congedo ordinario o speciale e quelle per malattia, limitatamente ai primi 90 giorni. Questo, a condizione che le funzioni stesse siano esercitate sia il giorno precedente quello di inizio dell'assenza sia il giorno seguente quello in cui ha termine l'assenza stessa. Qualora, per altro, l'assenza si prolunghi oltre il novantesimo giorno, l'incarico viene revocato per legge, e quindi si prescinde dalla esplicazione di funzioni superiori al termine dell'assenza.*

Nel caso di infortunio o di malattia professionale o contratta per causa unica e diretta di servizio, il trattamento economico per le funzioni superiori va mantenuto anche dopo il novantesimo giorno di assenza dal servizio.

Ai dipendenti che abbiano acquisito titolo al trattamento economico inerente alle funzioni superiori esercitate e che siano restituiti alle mansioni proprie della qualifica rivestita, in caso di successiva nuova utilizzazione in funzioni superiori.

GLI ALLOGGI CHE COSTRUIRA' L'AZIENDA

Cara « Voci »,

ho sentito parlare della graduatoria per il prestito casa; qualcuno l'ha rifiutato qualcun altro l'ha utilizzato. Però in merito alla graduatoria per l'assegnazione delle case costruite dall'Amministrazione non se ne è parlato per niente. Ora il mio quesito è questo: ho fatto la domanda per quest'ultimo tipo di assegnazione; che speranza ho di avere la casa?

Pietro Giunta
Catania

● *Per provvedere alla costruzione diretta di alloggi da parte dell'Azienda con i fondi di cui alla legge 605/1966 si è in attesa che affluiscano le quote di ammortamento, fino a tutto il 31.12.1975, relative ai fabbricati F.S. ceduti in proprietà.*

Si sta, nel frattempo, procedendo alla scelta delle località ove realizzare le costruzioni di cui sopra ed al reperimento delle aree necessarie, prendendo anche contatti con i competenti I.A.C.P. che dovranno curare le costruzioni stesse.

Tutti gli interessati potranno con-

(segue a pag. 24)

Nel trenten
degli uomin

I ferrovieri nella Resistenza

« POCO PRIMA delle 10 sono arrivato a Smistamento. Non sapevo come sarebbe andato lo sciopero, la situazione era dura. Forse non sarebbe riuscito malgrado tutto il lavoro fatto. Nello Smistamento tutto sembrava normale, gli operai lavoravano come se niente fosse nell'aria. Vado nello spogliatoio a cambiarmi convinto che forse bisognava rimandare l'agitazione e lavorare ancora molto per farla riuscire.
Quando esco con su la tuta rimango senza fiato. Sulle locomotive ferme nel deposito c'erano delle scritte che mi sembravano fatte in quel momento, perché prima non le avevo viste: "Oggi tutti a Palazzo Litta", "Alle 10 tutti fermi", ecc.
...poi sento il fischio di una locomotiva lontana, poi altri fischi sempre più vicini, sempre più numerosi. In un attimo da ogni parte dello Smistamento si sentivano le locomotive fischiare e i tedeschi venivano fuori per vedere cosa succedeva. Guardo l'orologio e sono le dieci... ».

La "medaglia d'oro" Armando Bussi

Era Segretario Capo presso la Divisione Trazione di Roma. Antifascista da sempre, dopo l'8 settembre del 1943 fu tra i più attivi organizzatori di nuclei partigiani, finché, presto, gli venne affidato, al fianco di Pilo Albertelli, il comando della organizzazione militare partigiana del Partito d'Azione.
Dopo lo sbarco americano ad Anzio, su segnalazione di una spia, Armando Bussi venne tratto in arresto dai tedeschi, torturato e seviziato.
Il suo, fu poi il primo nome segnalato dalla polizia repubblichina ai tedeschi per la formazione dell'elenco dei prigionieri politici che dovevano essere poi trucidati alle Fosse Ardeatine.
Con lo stesso grande coraggio e con la stessa forza d'animo di cui aveva saputo dar prova durante le torture, seppe affrontare la morte insieme al suo compagno di fede e d'azione, Pilo Albertelli. Fu decorato con la medaglia d'oro alla memoria.

Con queste parole un ferroviere descrive l'inizio di uno degli scioperi organizzati nel compartimento di Milano durante la Resistenza. Gli scioperi politici furono un momento esaltante dell'attività antifascista perché significavano che la lotta condotta nella clandestinità ora usciva allo scoperto, l'impegno armato si saldava con l'impegno politico e civile nelle fabbriche e nelle città. E' il momento in cui si tirano le somme di un lungo lavoro. La Resistenza chiamando i lavoratori alla lotta aperta e ad oltranza, estende e qualifica il suo carattere di massa: la classe operaia delle grandi città da comprimaria diventa principale protagonista, dalla solidarietà passa sempre più spesso alla partecipazione e all'impegno diretto.
In questa fase storica della Resistenza i ferrovieri, per la particolare importanza dell'attività svolta, furono chiamati a svolgere un ruolo di primo piano.
D'altra parte l'approccio dei ferrovieri alla Resistenza risale molto indietro nel tempo, addirittura all'inizio del fascismo e anche prima della sua affermazione completa.
Già nel 1923 il fascismo aveva avuto bisogno di colpire i suoi oppo-

(segue a pag. 6)

ale della Liberazione rievochiamo la partecipazione della rotaia alla lotta contro il nazifascismo

Un'azione di sabotaggio ad una linea ferroviaria nel '44.

I FERROVIERI NELLA RESISTENZA

sitori. E nelle ferrovie questi oppositori furono colpiti duramente. Con i R.D. n. 143 e n. 153 del 28 gennaio 1923 venivano licenziati decine di migliaia di ferrovieri con la motivazione ufficiale dello scarso rendimento ma in realtà, nella maggior parte dei casi, si trattava di una ritorsione politica contro coloro che avevano partecipato agli scioperi del '21 e '22 (in seguito più di diciottomila ferrovieri saranno riconosciuti ufficialmente come esonerati politici).

Abbiamo fatto questa premessa per sottolineare come già da quelle repressioni ha inizio il lungo cammino di una lotta che ha avuto come protagonisti eroi ma anche uomini qualunque, come teatro i carceri e il confino ma anche le strade e i posti di lavoro.

Certo nella Resistenza bisogna distinguere l'opposizione politica al fascismo, che parte sin dal 1922, dalla lotta armata vera e propria. Questi due momenti hanno caratteristiche profondamente diverse ma non sono separati tra loro, anzi sono conseguenza e preannuncio l'uno dell'altro. Una dimostrazione di questo collegamento l'abbiamo proprio in ferrovia. Il primo atto ufficiale della Resistenza tra i ferrovieri fu la prima riunione costitutiva del Sindacato Ferrovieri Italiani, tenuta a Milano nell'impianto Smistamento il 28 luglio 1943. Ebbene uno dei primi atti ufficiali di quella riunione fu la stesura di un promemoria da presentare al governo Badoglio, in cui tra le altre cose veniva richiesta la riassunzione in servizio proprio di quei ferrovieri esonerati nel 1923 per motivi politici.

Non se ne fece nulla perchè dopo l'8 settembre l'arrivo in Italia delle truppe tedesche determinò lo scioglimento delle organizzazioni sindacali di categoria e il ritorno alla lotta clandestina.

Inizia così per i ferrovieri antifascisti il periodo certamente più difficile e rischioso. Le comunicazioni ferroviarie, infatti, avevano un'importanza enorme per i tedeschi. Per l'attività armata che le brigate partigiane conducevano sulle strade nazionali, soltanto con i treni i tedeschi potevano garantire con una certa sicurezza i rifornimenti per i vari fronti di guerra e il trasporto degli uomini e del materiale razziato nei vari paesi occupati.

Per questi motivi in ogni impianto ferroviario, in ogni stazione e deposito di qualche importanza i nazisti avevano dislocato un presidio della Wermacht. Ogni treno di qualche interesse militare era accompagnato da una scorta armata e i macchinisti dovevano lavorare sotto il controllo costante degli ufficiali tedeschi. C'è inoltre da considerare che l'ampiezza della rete ferroviaria e il frastagliamento degli impianti ostacolavano notevolmente l'organizzazione e il coordinamento di ogni attività clandestina.

E' in queste condizioni che i ferrovieri dovevano agire quotidianamente ed è anche in questa luce che va giudicata la loro attività, che vanno analizzati i successi come i fallimenti.

Tra i compiti dei ferrovieri antifascisti c'era la diffusione della stampa clandestina, la raccolta dei fondi, la collaborazione per gli spostamenti dei partigiani all'interno e all'estero, la raccolta di informazioni sui movimenti delle truppe d'occupazione, e soprattutto il sabotaggio.

Le azioni di sabotaggio andavano dall'applicazione esasperata del regolamento interno che imponeva il controllo minuzioso di tutte le parti meccaniche di una locomotiva prima di uscire dal deposito (e ciò evidentemente comportava gravi ritardi che sconvolgevano tutto il traffico ferroviario), a vere e proprie azioni militari, come quella del 28 giugno 1944 a Greco, quando quattro ferrovieri (Guerra, Ottoboni, Bottani e Conti) entrarono di notte nel deposito eludendo la guardia della milizia e dei tedeschi e fecero saltare 5 locomotori, 2 locomotive, il deposito di carburante e un carrello trasbordatore.

Ma le azioni di sabotaggio erano una realtà quasi quotidiana in quei giorni, come risulta anche dai bollettini clandestini distribuiti in quei giorni.

Ma per mettere alle strette i tedeschi non ci si poteva limitare alle azioni di sabotaggio. Bisognava allargare la lotta. Occorreva che anche la popolazione civile manifestasse la sua opposizione.

Il malcontento popolare cresceva e i motivi erano vari. I disagi del protrarsi dell'occupazione nazista nelle città certo ma, soprattutto, il deterioramento della situazione economica: i cibi erano ormai praticamente introvabili, i prezzi crescevano, il mercato alimentare era in completa balia della borsa nera mentre i salari erano ormai del tutto insufficienti.

In più i nazisti rispondevano alle azioni dei partigiani con sempre maggiore ferocia. Rastrellamenti, retate nelle fabbriche, nei cinema, nelle strade divennero per tutti — militanti antifascisti e no — una minaccia quotidiana.

Fu anche in questo clima di terrore e di insicurezza che si saldò anche l'ultima frattura tra partigiani e grandi masse di cittadini fino allora rimaste estranee al movimento popolare della Resistenza.

A destra, volantini che incitano alla lotta contro i nazisti.

VERSO LO SCIOPERO INSURREZIONALE

Avanti ferrovieri!

LAVORATORI FERROVIERI!

Alle nostre richieste continue di un miglioramento economico (adeguamento degli stipendi - sistemazione avventizi - ordinamento turni di lavoro - sistemazione cottimo operai - aumento trasferte diario - concessione massa vestiario - regolamentazione promozione per merito, ecc.) le autorità nazi-fasciste hanno risposto con l'arresto e l'intimazione dei compagni.

Le promesse fatte a varie categorie della nostra classe:

1°) di un assegno speciale di L. 20 giornaliere; 2°) di un aumento del 25% sulle competenze accessorie; 3°) di un raddoppiamento delle trasferte, si sono dimostrate un inganno, come sempre fu la politica salariale fascista. Al contrario, nuove restrizioni ed angherie sono state imposte ai lavoratori dei trasporti, e precisamente:

1°) una riduzione di guadagno globale; 2°) la sospensione del pagamento delle economie sul consumo combustibili; 3°) un peggioramento della mensa (queste naturalmente solo per gli operai, poichè i dirigenti mangiano e ruban a più non posso); 4°) un lavoro improbo e snervante in proporzione alle possibilità fisiche del personale.

Le nostre legittime richieste sono state respinte non perchè fossero di natura politica — chè troppo chiaro era il loro movente economico — ma unicamente perchè si vuole portare il lavoratore italiano alla più nera disperazione, e la Patria all'abisso completo. E questo noi dobbiamo impedirlo, con ogni mezzo.

LAVORATORI FERROVIERI!

Il contegno degli invasori e dei traditori nazi-fascisti, la loro stessa natura, i vantaggi che essi si prefiggono di ottenere nell'attuale situazione dalle classi lavoratrici, indicano chiaramente la via da seguire: inquadrarci nella lotta popolare di liberazione, affiancarci ai vittoriosi movimenti operai delle officine, alla violenza opporre la violenza, essere in prima linea in questa battaglia che dà modo alla Nazione tutta di riabilitarsi dopo venti anni di schiavitù.

Dobbiamo impedire allo straniero, favorito da un pugno di venduti, di portare via dalla nostra terra gli uomini, le macchine, i prodotti necessari alla vita ed alla rinascita del nostro popolo. Dobbiamo impedire che la belva nazi-fascista, ferita a morte e sospinta verso la sua tana possa servirsi del nostro suolo per tentare, con la distruzione sistematica di ogni forma di vita, di rallentare lo svolgersi del suo processo di annientamento. Dobbiamo impedirlo, perchè si tratta di salvare il pane per i nostri figli, di salvare i nostri casolari ed i mezzi del nostro lavoro.

COMPAGNI FERROVIERI!

A diecine le gloriose Brigate Garibaldine, a migliaia i Patrioti di tutte le età e di tutti i ceti attaccano le retrovie del nemico tedesco e vibrano continui, ripetuti, durissimi colpi; i poderosi eserciti delle Nazioni Unite hanno incominciato la loro marcia concentrica, attraverso l'Europa, verso la Germania già agonizzante.

E' nostro compito, nostro supremo interesse di accelerare lo sfacelo del nemico, di renderlo quanto più possibile rapido, affinchè esso non si abbatta con tutto il suo ultimo furore contro di noi.

Lavoratori, bisogna AGIRE. Possiamo cooperare:

1°) favorendo in ogni modo le formazioni partigiane, ed arruolandoci in esse; 2°) sabotando ogni trasporto destinato ai tedeschi con metodo, precisione, continuità (deviazione di treni, ritardi, inutilizzazione di macchine, assenze, ecc.); 3°) eliminando tutte le spie ed i traditori fascisti.

COMPAGNI FERROVIERI!

Riunitevi intorno ai nostri Comitati segreti di Agitazione, collegatevi con essi se ancora non l'avete fatto, seguite le loro istruzioni: in questo momento decisivo per la storia d'Italia, solo i fatti contano e conteranno. Il perseverare nell'attesismo, nell'opportunismo significa ormai favorire il nemico, essere suoi complici; e questi verranno inesorabilmente puniti dal nuovo Governo di Liberazione Nazionale.

La nuova Italia deve sorgere fiera e severa nelle sue Leggi di giustizia. Compagni ferrovieri, il nostro passato testimonia che non dobbiamo nè possiamo essere gli ultimi nella lotta di liberazione; i nostri martiri caduti in nome della libertà e delle nostre rivendicazioni ci indicano la strada:

AVANTI! VERSO LO SCIOPERO INSURREZIONALE!

Il Comitato regionale segreto di Agitazione dei Ferrovieri

COMITATO SINDACALE DI MILANO E PROVINCIA
Comitato di Agitazione Compartimentale dei ferrovieri di Milano

FERROVIERI! Non serviamo più il nemico. L'ora tanto desiderata è finalmente scoccata.

Sciopero! Cessate immediatamente il lavoro!

FERROVIERI! Ognuno di voi assuma responsabilità di questo momento decisivo.

Chi non partecipa alla lotta o comunque l'ostacolerà sarà considerato un traditore e come tale trattato.

IL COM. SIND. DI MILANO E PROVINCIA
IL COM. DI AGIT. COMP.LE DEI FERROVIERI DI MILANO

Alcuni volantini distribuiti negli impianti F.S.

VOLONTARI DELLA LIBERTA'
ADERENTI AL C. d. L.N.

COMANDO DELLA 45ª BRIGATA D'ASSALTO GARIBALDI "ASTI"

Che cosa fai compagno ferroviere?

AGISCI!

I nazi-fascisti continuano a spogliare l'Italia, portano via uomini e donne, macchine, grano, tutto.

Tu puoi fare molto, compagno ferroviere, *solo che tu lo voglia!*

TU DEVI SABOTARE IL TRAFFICO FERROVIARIO!

Intorno all'agosto del '44 si cominciò a parlare di sciopero tra i ferrovieri di Torino e Milano. L'intenzione era di tagliare le comunicazioni ai tedeschi che si ritiravano dalla Francia sotto l'incalzare degli Alleati e bloccare l'arrivo dei rifornimenti dall'Italia.
Il Comitato di Liberazione Nazionale Alta Italia chiamò i ferrovieri all'astensione dal lavoro e questi risposero con lo sciopero del settembre '44 nel compartimento di Torino (a Milano lo sciopero fallì per tutta una serie di incomprensioni fra le varie correnti antifasciste) e soprattutto con lo sciopero decisivo del 23 aprile 1945.
Ma prima di parlare di questi scioperi occorre fare una considerazione preliminare. C'era una notevole differenza tra l'astensione dal lavoro dei ferrovieri e quella attuata dalle altre categorie di lavoratori.
Nelle fabbriche lo sciopero aveva generalmente una durata limitata — da qualche minuto a qualche giorno — e inoltre aveva maggiori possibilità di essere motivato con ragioni economiche e non politiche. Ai ferrovieri, invece, si chiedeva di abbandonare il lavoro ad oltranza, cioè fino al termine dell'occupazione nazista. Evidentemente non era cosa da poco.
A parte il rischio delle repressioni c'era il grave problema economico: non lavorare significava non ricevere lo stipendio per chissà quanto tempo e durante la guerra equivaleva alla fame.
Malgrado ciò l'11 settembre 1944 i ferrovieri di Torino entrarono in sciopero. Per tre giorni nessun treno circolò e il traffico fu interamente paralizzato. La reazione non si fece attendere e fu di ogni genere. Furono aumentate le indennità e le competenze economiche ai ferrovieri, si minacciò di perseguitare le famiglie degli scioperanti e molti furono in quei giorni i ferrovieri arrestati e ricondotti al lavoro con la forza. Il risultato fu che nel giro di una settimana i 2/3 del personale ritornò al lavoro. Ma gli effetti dello sciopero si fecero sentire ugualmente. Collegata all'astensione dal lavoro c'era l'attività dei GAP e dei SAP ferroviari e dei partigiani piemontesi, che in quei giorni fu particolarmente intensa: vennero fatti saltare i binari della linea per Alessandria e Modane, fu bloccata la linea per Biella, saltarono i binari della Br. Lingotto ecc. ecc.
Ma a questa attività va poi aggiunto il lavoro di propaganda. Nei giorni dello sciopero si rinsaldò nei ferrovieri la decisione alla lotta e si allargò il fronte della partecipazione popolare, più o meno convinta, armata e no, alla Resistenza. In tutti i Compartimenti dell'Italia settentrionale e centrale si moltiplicarono le azioni di opposizione ai tedeschi.

(segue a pag. 8)

I FERROVIERI NELLA RESISTENZA

(segue dalla pag. precedente)

Piccoli ma significativi episodi si alternavano a vere e proprie aperte manifestazioni di dissenso politico: ciò serviva a mantenere vivo il clima morale necessario per l'insurrezione generale ormai prossima.

I fascisti e i tedeschi rispondevano come potevano. Usarono promesse e minacce, blandizie e maniere forti ma sempre con scarso successo. Gli operai erano coscienti della loro forza e non cedevano più. Celebre a tale proposito l'episodio accaduto alla Breda di Sesto San Giovanni. La grande fabbrica era in sciopero da vari giorni quando sul posto giunse, accompagnato da un gran numero di militi fascisti, il federale di Milano. Sotto la minaccia delle armi gli ottomila operai della Breda vennero radunati nel cortile. Il federale prima promise agli operai l'accettazione delle loro richieste, poi volle dimostrare pubblicamente che i militanti antifascisti che avevano promosso lo sciopero erano dei vigliacchi che si nascondevano ora tra di loro senza avere il coraggio di manifestare apertamente le proprie idee.

Disse: « . . .chi di voi è antifascista dimostri di essere un uomo e faccia un passo avanti », e gli ottomila operai della Breda avanzarono di un passo.

Fu un episodio che ebbe grande risonanza e che segnalò come ormai l'opposizione al fascismo era generale. E ai ferrovieri toccò in questa fase — come nel 1923 nella repressione — un ruolo addirittura d'avanguardia.

Lo sciopero generale insurrezionale nel compartimento di Milano fu stabilito per lunedì 23 aprile 1945 alle 6 del mattino ed ebbe un successo totale ovunque. Negli impianti, nelle stazioni grandi e piccole, il lavoro si fermò. I nazifascisti reagirono ma ormai la loro guerra, anche quella sulle rotaie, era definitivamente perduta.

Il 25 aprile, dunque due giorni dopo l'inizio dello sciopero dei ferrovieri, il C.L.N. Alta Italia dava l'ordine dell'insurrezione nazionale.

Più volte è stata rilevata, e da più parti, una presunta limitata partecipazione numerica alla Resistenza militante. La stessa constatazione può essere fatta certamente — almeno per gli anni precedenti al '44 — per quanto riguarda i ferrovieri.

Ma noi pensiamo che sia abbastanza assurdo voler cercare di quantificare in qualche modo l'apporto umano alla Resistenza, perché non è possibile al di là dell'impegno ideologico, dare una valutazione numerica a quello che in molti era soprattutto un sentimento: desiderio di pace, di giustizia sociale e di rispetto umano.

D'altra parte se malgrado la scarsità di mezzi e di apporti personali gli uomini della Resistenza riuscirono a sconfiggere un esercito potente, organizzato e feroce, è segno evidente che quegli uomini al di là del loro numero interpretavano e traducevano le aspirazioni e gli interessi della stragrande maggioranza della popolazione.

In questo senso la Resistenza non è stata né solo lotta armata, né opposizione a salvaguardia di un ordine precostituito. La Resistenza voleva essere anche innovazione ideale, preparazione e affermazione di valori e realtà che andavano al di là del fascismo stesso.

E' in questo senso che la Resistenza, a trent'anni di distanza, ci riguarda ancora quotidianamente, ci permette di riconoscerci nei suoi protagonisti di allora, nelle loro passioni.

E' nella misura in cui ciò avviene che possiamo dire che la Resistenza continua, che la Resistenza è dentro ognuno di noi.

Piero SPILA

A destra, lapidi nelle stazioni ai ferrovieri caduti eroicamente nella Resistenza.

La nostra battaglia dei binari

Ci fu anche da noi una "bataille du rail": l'attività partigiana trovò facile innesto nella radice antifascista della categoria

Il Ministro Sen. Martinelli e il Direttore Generale Ing. Mayer visitano lo stand del Ministero dei Trasporti alla Mostra della Resistenza. Gran parte del materiale esposto nello stand proviene dall'archivio personale del Sen. Martinelli che, com'è noto, partecipò valorosamente alla Resistenza.

STO APPENA uscendo da una ubriacatura di ferrovie; dall'avere cioè portato a termine un « racconto » documentato sulla storia delle ferrovie italiane. Fra discussioni e pratica attuazione, 150 anni di cammino sui binari. Ma più che rifarmi alla suggestione del personaggio treno, o alla prolungata esposizione di motivi economici, di meticolosi dettagli tecnici, la vicenda è stata rivissuta, e maggiormente goduta, riferendomi soprattutto all'episodio di costume, all'opuscolo polemico, ai versi d'occasione e di ispirazione, all'epigrafe non mentitrice, all'ordine di servizio che acquisterà sapore di documento storico.

Si avverte una maniera di esprimersi, in quelle testimonianze, che può suonare antiquata alle nostre orecchie di posteri smaliziati, ma si tratta di parlata d'epoca. Ciò che conta è che dietro quello schermo di parole ci sono i massacranti turni di lavoro alla perforatrice del Moncenisio, o le vittime dell'anchylostoma duodenale che fece strage tra i minatori del Gottardo. Una realtà viva e amara che all'indomani del compimento di un'altra galleria, quella del Sempione, aprile 1906, spingerà lo storico Pasquale Villari ad inviare un telegramma che conserva un valore di dolorosa attualità. « All'ing. Brandau, agli operai del Sempione, al popolo del dolce far niente, che compie le opere dure e faticose per gli altri. Congratulazioni. Auguri ».

Un panorama di progressi, in questa cavalcata di un secolo e mezzo, ma anche un succedersi di lotte dalle quali viene fuori spontaneo, quasi sovrapponendosi alle strutture ferroviarie, l'elemento uomo, il « ferroviere ». L'altra faccia del pianeta. Il lavoratore-ferroviere, costretto allora ad una rigida esistenza di statutarie applicazioni, di doveri durissimi. Fino a toccare limiti di fatica che l'igiene preventiva del lavoro e le norme sindacali oggi, fortunatamente, non tollerano più. Tipo umano al quale andrebbe dedicato un monumento ben diverso da quello innalzato nella superstite aiuola di Villa Patrizi, in ossequio alla retorica del tempo e secondo il tornacontistico precetto del « nudi alla mèta » che ignorava volutamente la controparte.

Era fatale che il personale ferroviario si avviasse fin dagli inizi a contrastare le pretese del datore di lavoro, attraverso un contrappunto che conoscerà fasi aspre e drammatici momenti di rivendicazione, segnando non soltanto le tappe della vita ferroviaria. Un lento ma costante processo che porterà natu-

(segue a pag. 10)

I FERROVIERI NELLA RESISTENZA

Macchina bellica usata dai tedeschi per spezzare le traversine dei binari

ralmente alla costituzione delle prime Società di Mutuo Soccorso — pioniere il personale di macchina — alle grandi leghe di resistenza degli anni '90 e alle conseguenti conquiste sindacali del Novecento.

Ed ecco la ragione secondo la quale il ferroviere finirà pure per identificarsi con la ferrovia, e reclamare, già a « statizzazione » avvenuta, « le ferrovie ai ferrovieri ».

Una identificazione che dimostrerà tutta la sua grande verità durante l'ultimo conflitto, sopratutto nel periodo della occupazione tedesca. Quando difendere rotabili e impianti significava salvare un patrimonio comune a rischio della vita. Non si era mai parlato a livello ufficiale della « resistenza » ferroviaria. Si sapeva e basta. Soltanto per comodo di parte, e quando sembrava più opportuno, ne veniva riportato alla superficie questo o quell'episodio. E' perciò con legittima soddisfazione e stupore insieme che finalmente si è potuto vedere uno stand delle Ferrovie dello Stato alla recente Mostra della Resistenza.

Eppure fu esperienza terribile, anche perché i ferrovieri non erano mai stati considerati in odore di conformistica santità. Una radice decisamente antifascista, quella della loro categoria, sulla quale trovò facile innesto l'attività partigiana, diretta o fiancheggiatrice. Ci fu insomma una « bataille du rail » anche da noi. **Guerra sulle rotaie** come nel 1964 ha voluto intitolare Edio Vallini il suo « Contributo ad una storia della Resistenza ». Basterebbero a provarla (e sarebbe bene raccogliere quei testi) le lapidi consacrate ai ferrovieri caduti in quelle circostanze, ed apposte in tante stazioni ed impianti. Le dolorose, tragiche esperienze imposero sopportazioni di ogni genere, fino a mortificare ed offendere la stessa religione umana dei ferrovieri. Furono essi infatti a dover agganciare ai treni, sotto l'imposizione dei mitra delle SS, i carri piombati dei deportati, dei prigionieri. Anche se fecero sempre del tutto per salvarne quanti più possibile. Con lacrime di rabbia videro al lavoro il carro erpice tedesco, aratro maledetto che aveva « giustiziato » le traversine dei binari di mezza Europa. E furono sempre loro a dover subire depredazioni d'ogni specie, mentre i bombardamenti, respinti dalla ragione, anche se pretesi dalla comune strategia, sconvolgevano la rete. E molti di noi rammentano ancora il piazzale ferroviario di Bologna degradato a paesaggio lunare.

Il destino dei ponti, e di ogni altra opera d'arte, delle locomotive, delle vetture, dei carri, si teneva costantemente legato al filo delle necessità tattiche. Le interruzioni ferroviarie erano all'ordine del giorno. E' registrata in tutte le cronache della Resistenza, ad esempio, l'operazione di sabotaggio condotta il 20 dicembre 1943 sulla Roma-Formia e la Roma-Cassino, linee di rifornimento del fronte. Due treni distrutti e 400 soldati tedeschi morti o feriti. Ma basta pensare alle operazioni compiute nella Valle Padana, sotto l'arco alpino, alla neutralizzazione della galleria del Frejus, compiuta con ogni mezzo, sia da parte italiana che dal **maquis** francese, per constatare quanto accorta e fruttifera fosse l'intesa partigiani-ferrovieri.

Intanto l'**Ausweis**, specie di lasciapassare rilasciato dai tedeschi ai ferrovieri in servizio, diventava **chiffon de papier** ogni qualvolta l'occupante lo riteneva opportuno. Mentre si tentava egualmente, e con ogni mezzo, di attenuare e diminuire di numero i trasferimenti coatti, a Verona, del personale della Direzione Generale romana. E quanti giovani in età di « retate » figli di impiegati e di funzionari (posso testimoniarlo), vennero portati in salvo proprio in alcuni insospettabili rifugi del nostro Ministero. Quegli stessi che, entrati poi nell'organico dei sussidiari, degli straordinari, dei cottimisti, sarebbero finiti nei ruoli effettivi dell'Azienda.

Sabotaggi ancora, dolorosissimi ma indiscutibili, per ostacolare in tutti i modi l'esodo delle truppe di Hitler in ritirata, e quando non si riusciva a prevenire in tempo, era un'ecatombe di materiale. « Gallerie, cavalcavia, ponti, stazioni elettriche e di smistamento — si legge in un rapporto — cabine elettriche e di segnalazione, binari, tralicci, pali telefonici... tutto distrutto con meticolosità tedesca ».

Così fu fino all'ordine di Insurrezione Nazionale dell'aprile '45. Un gioco mortale del quale si farà un sommario bilancio alla fine del 1954, in occasione dello scoprimento a Roma Termini del cippo marmoreo dedicato ai « ferrovieri caduti in guerra e in pace nell'adempimento del loro dovere ». Un totale di 2.762 morti, dei quali 2.104 in seguito ad offesa aerea e allo scoppio di mine, 65 in combattimento, 407 per azioni partigiane, 143 per cause diverse. Primo crisma di ufficialità che andrebbe confermato da una più capillare indagine, effettuata soprattutto attraverso una intesa FS-Sindacati, e da consegnare ad una pubblicazione definitiva, a larga diffusione.

Ma allora non sembrò eroismo. Compito normale in circostanze eccezionali. I binari, le locomotive, le stazioni, le vetture, appartenevano ai ferrovieri e all'Azienda, e dovevano poter contare sicuramente sull'avvenire. In tal modo il trapasso dalla Resistenza alla « ricostruzione » poté avvenire nella maniera più naturale, quasi ovvia. In merito sono precisi di notizie quei fascicoli che i Compartimenti e le Sezioni Lavori FS si preoccuparono di dare alle stampe, quasi un nuovo censimento del patrimonio ferroviario (andato distrutto per circa il 60 per cento), appena messi in condizione di operare di nuovo e serenamente.

Queste parole si leggono, ad esempio, nella Premessa a **La prima fase della ricostruzione** riguardante la Sezione Lavori del Compartimento di Torino. « Il pomeriggio del 26 aprile 1945 i partigiani della Sezione Lavori di Torino intimavano la resa ai ferrovieri tedeschi militarizzati che occupavano la Sezione stessa. Poiché il detto presidio rispondeva negativamente e tentava di far uso delle armi ne seguiva un breve conflitto nel quale rimanevano feriti il Capo dei ferrovieri tedeschi, che decedeva nella notte, ed uno dei gregari. Gli altri venivano fatti prigionieri e allontanati durante la notte. L'indomani il nuovo Capo Compartimento convocava i Capi delle Sezioni designati anch'essi dal C.L.N. e tracciava le linee generali di quella che doveva essere la prima fase della ricostruzione delle linee, su nessuna delle quali era possibile circolare a motivo della interruzione dei ponti o del materiale mobile, fatto sviare per interrompere l'esercizio. In base agli accertamenti eseguiti direttamente dal personale della linea ed alle segnalazioni della Sezione Commerciale, la Sezione Lavori

provvide a bloccare tutti i materiali da costruzione lasciati dai tedeschi e così ebbero inizio i primi ripristini provvisori e semidefinitivi consistenti nella formazione di fasci di rotaie e nella costruzione di stilate di legno su banchettoni di calcestruzzo cementizio con putrelloni di ferro ».

Ciò avveniva a Torino, e nelle sue vicinanze, mentre le orde tedesche in ritirata facevano saltare ancora le opere d'arte e, girando al largo di Torino, compivano ogni sorta di misfatti, il più orrendo fra i quali quello di Genola ove in un noleggio di biciclette venivano costretti e bruciati vivi quindici inermi cittadini ».

Nuova, splendente, « libera », la rotaia della Ricostruzione poté così farsi nuovamente strada attraverso i binari martoriati e contorti. Simbolo di abnegazione e di riconquista, al quale Nicola Coppola, artista e ferroviere, ha voluto dare forma sicura ed efficace per decorare e conferire vitalità proprio a quello stand FS. Ma forma emblematica ed evocatrice che si vorrebbe vedere « salvata », per esporla agli sguardi, alla meditazione di tutti, nell'atrio di una stazione, in uno dei piazzali che furono oggetto di tante offese durante quei tremendi, indimenticabili mesi.

Livio JANNATTONI

Testimonianze

Con il materiale che qui proponiamo (testimonianze dirette di ferrovieri, lettere di condannati a morte, fotografie ecc.) non pretendiamo certo di dare un quadro completo dei sacrifici, delle lotte, dell'attività politica svolta dai ferrovieri durante la Resistenza e la lotta di Liberazione.
A trent'anni di distanza è quasi impossibile farlo, soprattutto per la difficoltà di rintracciare i protagonisti diretti di quei giorni (per lo più rimasti sconosciuti o perché troppo schivi).
I documenti che proponiamo sono quindi pochi e probabilmente inadeguati. Ma crediamo, che la loro esemplarità possa dare ugualmente l'idea di un sentimento che allora (e ora) era (ed è) generale: desiderio di pace, di giustizia sociale, di rispetto umano.

Ferruccio Bovani

nato a Pistoia l'11 dicembre 1902. Macchinista nelle Ferrovie dello Stato. Responsabile politico del P.C.I. nella categoria dei ferrovieri.

...quando sono arrivati i tedeschi abbiamo pensato di trasformare l'organizzazione sindacale in organizzazione di partito. Mi ricordo che si fece la prima riunione alla Bicocca in casa di Buscaglia e venne Ballardini, che teneva i contatti tra noi ferrovieri e la federazione, e che ci presentò un dirigente che non conoscevamo. Si trattava di Conti, cioè si trattava di Brambilla, clandestinamente si chiamava Conti. Io senza volerlo li chiamo sempre con il nome di battaglia. Conti ci disse che cosa dovevamo fare per organizzare la lotta contro i tedeschi. Erano parole d'ordine un po' dure: disarmare i fascisti e i tedeschi, sabotare, distribuire la stampa clandestina e preparare i ferrovieri alla lotta, allo sciopero.

Mi ricordo che uno di noi ha detto che si poteva anche fare tutto questo ma le azioni militari come si potevano fare senza armi? Se uno dicesse ora quello che rispose Conti sembrerebbe un matto. Eppure allora proprio così abbiamo fatto: « Le armi ci sono, le hanno i fascisti. Mettetevi all'angolo di una strada e disarmate i fascisti ». Ci siamo proprio messi all'angolo delle strade e i primi disarmi li abbiamo fatti puntanto un dito nella schiena del fascista che incontravamo. Oggi se le racconti queste cose ti dicono che sei uno che vuole prendere il falco con gli occhiali eppure, non solo noi abbiamo fatto così, ma anche molti altri Gap e Sap.

Le testimonianze di Bovani, Narratone, Molteni, Luccioli e Bolognesi sono state tratte dal volume «Guerra sulle rotaie» di Edio Vallini, Lerici Editore Milano.
Le lettere di Papi e Pieropan sono state tratte da « Lettere di condannati a morte della resistenza italiana », Einaudi Editore - Torino.

Celestino Narratone

nato a Valenza (Alessandria) il 4 aprile 1903. Impiegato nelle Ferrovie dello Stato Comandante della 27ª Brigata « Matteotti ».

...l'organizzazione socialista è cominciata nel '43. Tutte le stazioni erano collegate, avevamo distribuito le tessere false perché quando noi agivamo usavamo dei nomi non veri: ad esempio, io che mi chiamo Celeste mi chiamavano Celo, Gatti lo chiamavano Cane ecc. Quando mi hanno preso è stato utile avere i nomi cambiati perché io avevo in tasca la lista di tutti i compagni ma quelli non sapevano come servirsene. Solo io potevo dire chi erano quei nomi ma io anche se mi hanno torturato non ho parlato. Ero così sicuro di resistere alle torture che prima che mi arrestassero Brivio che è in gamba mi ha detto: « Celeste se mi prendono, tu scappa, non si sa mai ». Io gli ho risposto: « Se invece prendono me tu rimani fermo dove sei, perché io non parlerò ».

Mi hanno arrestato il giorno del mio onomastico il 6 aprile 1945 e sono uscito alcuni giorni prima dell'Insurrezione. Mi ricordo che chi mi interrogava era un tale che chiamavano il dottor Cattaneo. Allora io gli ho detto: « Io non so niente, non sono nessuno e poi la lista che voi cercate già l'avete in mano ». Lui allora si arrabbiò e mi disse che su quella lista non ci si capiva niente. Io gli risposi che gliela avrei spiegata ma a quattr'occhi. Lui fece uscire la signorina che assisteva al mio interrogatorio e quello che mi pestava, poi mi disse di parlare. Io gli dissi: « Senta voi mi avete preso con tutti i soldi che ho, se lei mi mette in libertà io lascio quei soldi a lei ».

Lui chiamò il tipo che picchiava e mi fece dare una battuta. La mattina dopo mi chiamano e mi portano da questo dottor Cattaneo che mi dice di firmare una ricevuta che avrei lasciato tutti i soldi ai profughi di Firenze. Io firmai ma gli dissi: « Almeno mi lascerà i soldi del tram ». Ma non ce ne fu bisogno perché mi portarono a casa loro. Io non ero in grado di camminare ma non ho parlato...

I FERROVIERI NELLA RESISTENZA

Antonio Molteni

nato a Venegano Superiore (Varese) il 12 luglio 1899. Macchinista delle Ferrovie dello Stato. Responsabile per il PCI della diffusione della stampa nel Compartimento di Milano.

...per la stampa era un problema nasconderla in casa: ne mettevo un po' nel bidone della spazzatura fuori dell'uscio di casa mia, altra nel casotto nell'orto, ma ne restava sempre da tenere in casa. Ho deciso allora di dormire con una Beretta sotto il cuscino se fossero venuti almeno per un po' mi difendevo poi si vedeva.

Ho fatto anche qualche lancio nel mio impianto. Andavo sui treni pronti per caricare gli operai e mettevo i volantini sui sedili. I fascisti pensavano fosse il personale di pulizia e continuavano a perquisirli per pizzicare qualcuno con il materiale.

...mi è sempre andata bene. Nella mia casa abitavano diversi della Milizia ferroviaria e credevano, con tutto quel viavai di pacchi, che io facessi borsa nera. Io per convincere la gente che facevo proprio borsa nera, siccome viaggiavo e qualche cosa da mangiare trovavo, la compravo e la regalavo a quelli che abitavano nel mio palazzo.

Una volta sono venuti a cercarmi quelli della Muti ma nella mia casa c'era un altro Molteni che era morto di polmonite. Loro, forse, avevano il nome sbagliato e la portinaia gli ha detto: « Siete venuti a cercarlo tardi, è morto ieri ».

Poi si devono essere accorti dell'errore e sono tornati in forze e mi hanno aspettato sui gradini della scala per giorni interi. Ma io ormai ero sul chi vive. Mia moglie e le figlie erano sfollate al paese e io non dormivo più in casa. Sono andato da un mio parente che aveva posto ma aveva paura: « Sai io ho famiglia » mi ha detto, allora ho trovato un altro che mi ha ospitato per un paio di notti ma poi non potevo restare. Allora sono andato da un dottore delle Ferrovie e gli ho detto che volevo una licenza perché avevo il mal di cuore. Lui mi ha messo quell'affare che serve per ascoltare sopra la giacca e ha detto: « Può andare ». Poi ho saputo di avere un soffio al cuore. In questo modo sono andato anch'io su dai miei. Al lavoro non potevo tornare perché mi cercavano, a casa neanche. Quella licenza è stata una manna.

... a me come macchinista è successo spesso di fermarmi per strada. La locomotiva si bloccava e io dicevo che era guasta ma sapevo che era stato qualche ferroviere ad infilare dei pezzi di ferro nei fumaioli che poi scendevano nei cilindri e quando eravamo in strada si fermavano.

... i compagni della stazione di Milano Centrale mettevano i volantini di propaganda negli armadietti degli spogliatoi e mi veniva da ridere quando li trovavo nel mio, pensando che ero io che li avevo smistati.

Cesare Luccioli

nato a Chiusi il 1. luglio 1898. Fuochista delle Ferrovie dello Stato. Responsabile del Comitato di Agitazione Compartimentale di Milano.

...quando fui trasferito a Milano-Smistamento non ne potevo più dell'isolamento nel quale avevo vissuto a Chiusi e non volevo che mi ricacciassero in qualche altra piccola città. Io, quindi, diffidavo molto e nelle discussioni che ogni tanto si accendevano io intervenivo sempre con circospezione.

Un giorno mi dicono di andare a fare un viaggio a Bergamo. Ero con un macchinista che non conoscevo. Sento che mi fa degli strani discorsi. Io al primo momento mi tengo sul generico, non mi fidavo troppo, poteva essere un provocatore che voleva capire come la pensavo e se facevo qualche attività clandestina. Man mano che viaggiavamo mi sembrava, però, sempre più sincero e certi modi di capire e dire le cose mi convincevano che era uno che la pensava come me. Per farla breve siamo arrivati a Bergamo che era una notte piuttosto calda e, invece di andare al dormitorio siamo andati fuori su un prato. Ci siamo stesi sull'erba e abbiamo parlato sino quasi al mattino. Da allora ho capito che non potevo isolarmi mentre gli altri lottavano.

... la nostra opera non è mai stata spettacolare. Noi che ci occupavamo di lavoro politico dovevamo svolgere un lavoro piccolo, continuo, quotidiano. Un lavoro del quale non si vedevano subito i risultati come nel lavoro militare ... Per questo è difficile raccontare la nostra storia. Tutto il mio compito consisteva nel facilitare sempre più l'opera di penetrazione dei Comitati di Agitazione tra i ferrovieri e nel portare direttive e stampa clandestina. Quasi ogni giorno andavo negli altri impianti e alle Ferrovie Nord a portare materiale o a tenere riunioni.

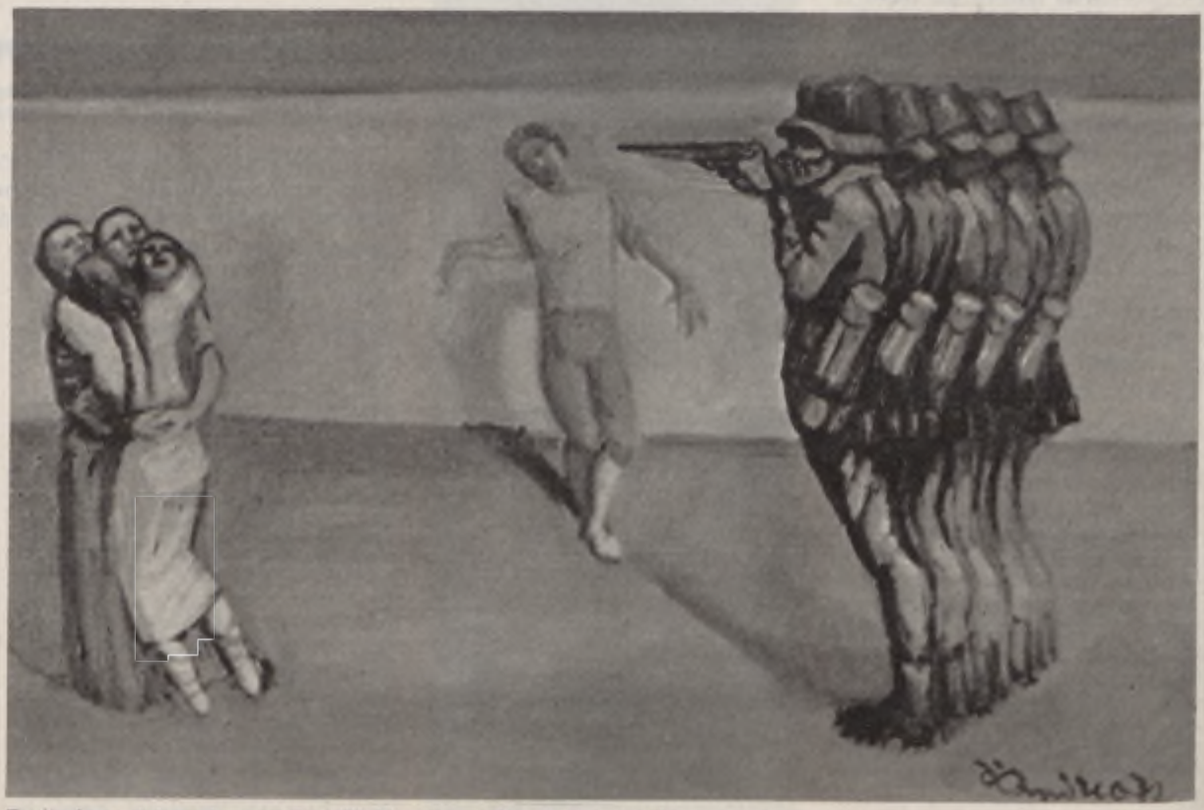
... Mi ricordo che una volta stavo andando alla stazione Nord per portare stampa e direttive ai compagni di là. Ero letteralmente imbottito di volantini. Salgo sul tram e in Largo Cairoli rubano un portafoglio. Il derubato grida: « Mi hanno rubato il portafoglio » e aggiunge: « Andiamo in Questura! ». Il tranviere chiude le porte e si dirige verso la Questura. Io penso: « Qui è finita ». Liberarmi dei volantini non potevo: erano troppi e mi avrebbero visto tutti. Ho pensato: « Anche tra i tranvieri ce ne sono molti che non sono fascisti » e allora mi sono avvicinato al manovratore e gli ho detto che ero un ferroviere e che ero carico di volantini antifascisti. Lui mi fa cenno con la testa di avere capito poi ferma il tram apre la porta davanti e scende come se cercasse qualcuno io scendo con lui, stiamo un momento fermi senza dirci una parola poi lui risale e parte senza di me.

Non l'ho più rivisto e non so neanche chi sia, certo che mi ha salvato la pelle...

Pietro Bolognesi

nato a Bascasco (Pavia) il 29 giugno 1899. Macchinista nelle Ferrovie dello Stato. Diffusore della stampa clandestina.

Devo confessare che a ricordare gli episodi vissuti tanti anni fa mi sento tanto umile e prima di parlarne ho molto meditato. Non per spirito di modestia ma per senso di giustizia devo premettere che il mio contributo è stato molto modesto. Uno dei primi incarichi che io ho avuto è stato quello datomi da un funzionario del PCI di recapitare oltre frontiera e cioè a Chiasso dei plichi di stampa, per un giornale svizzero. Era un lavoro abbastanza rischioso perché anche al di là del confine dopo l'8 settembre 1943 noi ferrovieri eravamo molto sorvegliati. Questo lavoro si è potuto fare solamente un paio di volte, perché in seguito i treni viaggiatori vennero limitati a Como...



Fucilazione del cantoniere Tanzilli (da un quadro di D'Andrea).

Sergio Papi

nato a Milano il 21 novembre 1923. Telegrafista alla Stazione Centrale di Milano, dal 1942 decifra ordini di persecuzioni per motivi razziali e politici che trasmette agli interessati. Dopo l'8 settembre 1943 si unisce ai partigiani nella zona di Intra (Lago Maggiore) compiendo numerose azioni militari e aiutando prigionieri alleati ad evadere in Svizzera tramite il valico di Viggiù. In seguito alle vessazioni subite dalla famiglia, nell'aprile 1944 rientra a Milano per presentarsi alla chiamata alle armi. Fugge una prima volta da Vercelli. Ripreso è inviato al campo di addestramento di Munsingen (Germania) dove svolge fra i compagni d'arme propaganda antifascista. A causa di un altro tentativo di fuga fallito viene processato il 18 ottobre 1944 dal Tribunale Straordinario della Littorio». E' fucilato alle ore 20 del 19 ottobre 1944, al campo di Munsingen.

(dalle ultime lettere scritte prima di morire)

Cara mamma e carissimi tutti,
ho tentato di fuggire per giungere a voi ed ho avuto contrario il destino. Sono condannato a morte! Perdonatemi per tutti i dolori che vi ho procurato, perdonatemi se ancora con il mio atto vi ho forse gettato in rovina. E' temporanea. Passeranno i giorni e troverete la vostra tranquillità. E' il destino mio.

... A voi amati genitori, a voi che mi educaste, che mi allevaste sempre nella forma migliore, il mio grazie. La vostra opera, la vostra missione meritano da parte mia la più profonda riconoscenza.

... A te mamma in particolare la mia venerazione; tutto hai fatto pei tuoi figli. Nulla hai tralasciato. E ti rivedo quando mi seguivi a scuola per accertarti della mia presenza in classe, povera mamma, quanto ero ingrato allora. Allora non comprendevo quel gesto, oggi ti adoro, vivi sempre pei tuoi ragazzi che ti amano.

A te papà prima di ogni altra cosa scusami che non ti ho capito subito. Mi sembravi severo ed eri buonissimo, mi sembravi taciturno con me ed invece ti costava sacrificio esserlo per rimproverarmi le cattive azioni. Grazie papà caro, per ogni lavoro, per ogni sacrificio... A te Pietro affido papà e mamma, sii sempre loro di aiuto, specialmente domani quando la vecchiaia arriverà anche per loro. E' quello il momento e l'occasione per dimostrare loro l'affetto e per compensarli dei sacrifici che ebbero a sostenere per noi.

Tu sei giovane, ma già maturo, la vita sarà difficile e dura come quella d'ogni altro uomo dopo questa guerra. Affrontala sereno e fiducioso, lotta per trovarti un posto nel mondo, sarà poi il tuo posto. Sii tenace. Alla fine della guerra ci sarà lavoro per tutti, per ricostruire. Ma ti raccomando ancora la mamma e il papà, sii buono e rispettoso con loro. Vorrei che tu pure li amassi sempre come io in questo istante. Coraggio Pietro, la vita è tua.

...A tutti ancora il mio più puro e sincero bacio.

Vostro

Sergio

Lorenzo Pieropan

nato a Torino il 1. settembre 1920. Geometra impiegato delle Ferrovie dello Stato. Sottotenente di complemento, nel luglio 1944 entra a far parte d'una formazione partigiana dell'Alta Valle Tanaro. Catturato il 12 ottobre 1944 a Ceva (Cuneo) dove si era recato a salutare la famiglia, viene tradotto nella Caserma Galliano di Ceva, dove subisce numerosi e duri interrogatori. Il giorno 8 dicembre 1944 prelevato dal Prefetto di Cuneo e fucilato, alle ore 17,30 dello stesso giorno, nei pressi del cimitero di San Michele di Mondovì.

(dall'ultima lettera scritta prima di morire)

Al caro Teresio,
ti mando il mio saluto cordiale nella speranza che tu che resti sappia essere di conforto di papà e mamma.

ASCOLTALI SEMPRE!

A niente valgono il coraggio e l'entusiasmo quando manca la benedizione dei genitori. Quello che ho passato io t'insegni. Fammi così vedere che non sei un «muffito» ma sei un Pieropan.
Tanti saluti e bacioni da quello stupido di

Renzo

Quel pericoloso 27...

NELLA primavera del 1944 entrai a far parte dei gruppi di partigiani clandestini che operavano nella valle del Tronto. Ero tornato dalla montagna all'inizio dell'inverno, proprio il giorno in cui i tedeschi ammazzarono il maresciallo Nardone, che insieme ai suoi carabinieri era intervenuto per evitare che i tedeschi svaligiassero un magazzino di viveri per la popolazione.

Mio padre, capo stazione a San Benedetto, era riuscito a farmi assumere come «sottocapo» nelle Ferrovie. Ciò significava che ero esente dagli obblighi di leva o da qualsiasi reclutamento; come a tutti i ferrovieri mi fu rilasciato un lasciapassare tedesco che mi servì molto in seguito.

La ferrovia adriatica era bersagliata da continui bombardamenti e spesso veniva interrotta dalle azioni di sabotaggio dei partigiani: i treni perciò circolavano quasi niente e la maggior parte dei ferrovieri era sfollata nei paesi dell'interno. Quelli di San Benedetto si erano sparsi nelle stazioncine e nei caselli della linea di Ascoli, ormai abbandonata dai treni, con le rotaie arrugginite e coperte dall'erba. Alla stazione di Monteprandone, sotto la guida di mio padre, io compilavo i fogli di presenza: era un gioco semplice (tutti presenti) che diventava pericoloso il 27 di ogni mese. Nel giorno della paga, infatti, arrivava con il quadriciclo il «pagatore», accompagnato dal comandante tedesco della stazione di San Benedetto. Lo aspettavamo, io e mio padre, a Porto d'Ascoli. Un soldato e un cantoniere spingevano pedalando il quadriciclo sui binari. Il «pagatore» si guardava attorno sgomento stringendosi al petto la borsa dei soldi: e si capiva che temeva un attacco di sorpresa dei partigiani.

Alla prima stazione il maresciallo Lehmann gridava come un ossesso guardando i ferrovieri che prendevano i soldi ma che non aveva mai visto a San Benedetto. Poi gli si

offriva un buon bicchiere di vino e il maresciallo si calmava. Ad ogni stazione si ripeteva la stessa scena, ma le grida del tedesco erano sempre più fioche e i bicchieri di vino sempre più numerosi. Alla sera Lehmann se ne andava sbronzo insieme al pagatore, che anche con la borsa ormai vuota aveva dipinto sul viso la paura.

Questa mia attività «ferroviaria» durò pochi mesi. Una sera la radio comunicò che i ferrovieri, soggetti agli obblighi di leva, dovevano presentarsi ai distretti. Ritornai così ad essere renitente e non andai più alla stazione. Rimanevo nella fattoria, dove eravamo sfollati, e coi giovani contadini dei poderi formai anche io una banda. Racimolammo vecchie pistole, mettemmo insieme tutti i fucili da caccia, ci procurammo qualche bomba a mano...

Renato MATTONE

I FERROVIERI NELLA RESISTENZA

ALL'INDOMANI dell'armistizio dell'8 settembre 1943, con la fuga del re e del governo Badoglio, l'esercito italiano fu praticamente abbandonato a se stesso mentre i tedeschi estendevano il loro controllo sulla penisola. I soldati italiani, lasciati senza ordini, fuggivano dalle unità militari per sottrarsi alla cattura dei nazisti e alla quasi certa deportazione in Germania. In quell'occasione il personale ferroviario si distinse per innumerevoli episodi di solidarietà verso quei soldati sbandati. I ferrovieri fecero di tutto per nascondere coloro che cercavano di salire sui treni e per sottrarli alle retate dei nazisti.
Anche in questi atti, al di là della istintiva solidarietà umana, crediamo che si possano scorgere le radici di una cosciente opposizione al nazismo.
Delle centinaia di episodi che si possono raccontare proponiamo, a titolo d'esempio, due testimonianze narrate dai diretti protagonisti.

Dopo l'8 settembre...

PIERANGELO TRONCONI
(all'epoca sottotenente nella 125 batteria del I Raggruppamento Artiglieria Contraerea)

« ...erano ormai più di quarantotto ore che camminavamo. Eravamo arrivati dalle parti di Savigliano quando ci toccò una brutta sorpresa. Alcuni contadini ci avvisarono che proseguendo per la strada sulla quale eravamo incamminati saremmo finiti in bocca ad una pattuglia tedesca armatissima, appostata a circa un chilometro. Ci consigliarono di abbandonare la strada. Per noi significava perdere ogni senso di orientamento. Da quel momento infatti fu un vagare incerto, ora lungo il Tanaro, ora distaccandoci da quel terreno che pensavamo troppo scoperto. La notte dormimmo in un fienile. Alla mattina del 12 settembre mi trovai in vista di Alessandria. Avevamo deciso di separarci ed ora ero solo. Decisi che avrei preso il treno anche se poteva essere una trappola: ero ormai stanco e affamato. Mi avviai lungo i binari della ferrovia per raggiungere la stazione evitando di attraversare la città, presidiata dai tedeschi. Camminavo incertissimo, defilandomi fra i vagoni vuoti, ammassati in gran numero sui binari. Non riuscii dapprima a scorgere alcun soldato tedesco: la stazione sembrava deserta. Ma, all'improvviso, una scoperta agghiacciante: un brusio strano e lamentoso mi giunse agli orecchi. Non lontano da me un intero convoglio del tipo "cavalli otto, uomini quaranta", era pieno zeppo di soldati italiani, boccheggianti per il gran caldo e la sete. Riuscii a sentire lamenti e imprecazioni e a vedere i ghigni sinistri dei tedeschi di guardia, in tuta mimetica e mitra. Ostentando calma e indifferenza mi diressi verso la stazione ed ebbi la fortuna di incontrare a breve distanza un ferroviere che capì al volo la mia situazione. Mi disse che potevo essere riconosciuto e arrestato da un momento all'altro, e mi consigliò di seguirlo. "Dove vuoi andare?" mi chiese. "A Stradella o a Castel San Giovanni", dissi. Mi accompagnò in uno sgabuzzino avvisandomi che il treno giusto sarebbe partito dal primo binario. "Salta fuori alle undici", mi disse. Uscii con decisione al momento giusto, camminando lentamente, e mi accorsi subito di un nutrito gruppo di soldati che dalla stazione si avviava correndo verso i vagoni di terza classe. Accidenti, pensai, ora ci beccano tutti.
Non ero mai stato da borghese in prima classe: vi salii quella volta e mi trovai in compagnia di due anziane suore e di due signori attempati. Io mi salvai coi signori della prima classe. I soldati che cercarono di occupare la terza furono tutti deportati in Germania ».

CELESTINO NARRATONE
(Impiegato delle Ferrovie dello Stato - Comandante della 27ª Brigata « Matteotti »)

« ...una volta, eravamo dopo l'8 settembre 1943, i tedeschi avevano rinchiuso un gran numero di soldati italiani nella mensa della stazione dove lavoravamo, quella di Porta Romana a Milano. Noi abbiamo aperto la porta che dava sul marciapiede interno della stazione e abbiamo fatto venire un treno merci sul quale molti soldati sono saliti. Poi li abbiamo scaricati fuori della stazione. Così ne abbiamo liberati molti. Gli ufficiali, invece, erano stati messi in un altro posto e io allora ho fatto vestire da fattorino postale il generale Canale, gli ho dato anche una borsa della posta ma lui non ha voluto scappare... ».

Cronistoria di una presa del potere

DOPO la marcia su Roma e con il benestare della monarchia l'ascesa al potere del fascismo fu travolgente. Non è questa la sede per tentare di analizzare in dettaglio le cause politiche e sociali di quel successo, tuttavia attraverso una cronistoria essenziale degli avvenimenti che si verificarono nella pubblica amministrazione, e in particolar modo nelle Ferrovie dello Stato, pensiamo si possa dare l'idea se non altro della tecnica politico-amministrativa di una presa di potere.

28 ottobre 1922:
Marcia su Roma.

30 ottobre 1922:
Mussolini riceve dal re l'incarico di formare il governo.

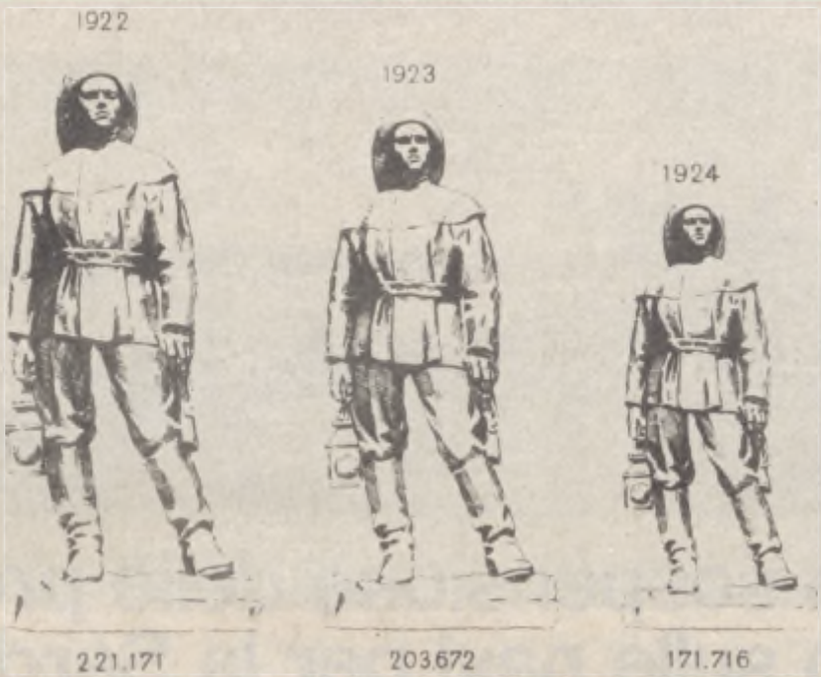
Legge 3/12/1922 n. 1601:
Vengono conferiti pieni poteri al governo per il riordinamento del sistema tributario e della pubblica Amministrazione.

R.D. 31/12/1922 n. 1681:
Viene sciolto il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed è nominato un commissario straordinario.

R.D. 11/1/1923 n. 33:
Sono abolite le rappresentative elettive del personale nell'ambito delle Ferrovie dello Stato.

R.D. 28/1/1923 n. 143:
Vengono stabilite le norme per dispensare dal servizio gli agenti F.S. « che non siano riconosciuti idonei al servizio per incapacità, scarso rendimento di lavoro o malattia ». In realtà vengono colpiti soprattutto coloro che presumibilmente erano oppositori del fascismo, i quali vennero individuati tra quelli che avevano partecipato agli scioperi del '21 e '22. Saranno quasi cinquantamila i ferrovieri ad essere licenziati.

R.D. 28/1/1923 n. 153:
Revisione delle assunzioni e sistemazioni fatte nel personale di ruolo ed avventizio delle Amministrazioni dello Stato posteriormente al 24 maggio 1915. Ma la natura chiaramente politica di questa legge si può desumere dall'art. 4:
« ...A giudizio insindacabile di ciascuna Amministrazione si potrà tuttavia eccettuare dal licenziamento quegli avventizi che siano stati assunti in occasione degli scioperi attuati dopo il 20/1/1920 o che assunti anteriormente abbiano prestato sempre ed ininterrottamente utile servizio durante gli scioperi stessi ».



SITUAZIONE DEL PERSONALE PRIMA E DOPO GLI ESONERI DEL 1923

La difesa del patrimonio rotabile

Un aspetto non secondario del contributo dato dai ferrovieri alla Resistenza è stata certamente la difesa del patrimonio rotabile delle Ferrovie dello Stato contro le razzie e le distruzioni dei nazisti.
Dopo l'8 settembre '43, sotto l'occupazione tedesca, la situazione negli impianti ferroviari era molto grave. I magazzini di approvvigionamento e i depositi erano sistematicamente svuotati. Nelle officine venivano asportati, per essere inviati in Germania, i macchinari più moderni, lo stesso avveniva per le sovrastrutture della trazione elettrica o per i locomotori e le carrozze dei convogli che passavano il confine carichi di deportati o di merci razziate, per non fare più ritorno.
Ma prima di abbandonare definitivamente l'Italia, nell'aprile del '45, obiettivo dei tedeschi era quello di dare un decisivo colpo agli impianti e al materiale rotabile. Lo scopo era quello di rendere impossibile una sollecita riattivazione del sistema dei trasporti ferroviari di un Paese che aveva « tradito ». Ciò non fu loro permesso.
La difesa di questo patrimonio nazionale avvenne soprattutto con il contributo larghissimo di tutti i ferrovieri, grazie al loro coraggio e alla loro esperienza. Nasce da lì il primo importante atto della rinascita delle Ferrovie italiane nel dopoguerra.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Perché la sospensione delle prenotazioni di agosto sulle navi per la Sardegna

Il Direttivo dell'Associazione Nazionale delle Cooperative Portabagagli F.S. è stato ricevuto dal Sottosegretario On. Sinesio, presente il Direttore Generale ing. Mayer. Nel corso del colloquio il presidente dell'Associazione Giuliano Cipriani ha consegnato all'ing. Mayer una somma di denaro raccolta dai portabagagli in memoria del Comm. Franco Malugani, animatore e per molti anni presidente della Associazione, somma da devolvere agli orfani dei ferrovieri attraverso l'OPAFS. Nell'occasione il Direttivo ha illustrato i principali problemi della categoria per i quali il Sottosegretario ha assicurato tutto il suo interessamento.

E' STATO recentemente disposto di sospendere — in via sperimentale — il servizio di prenotazione sulle navi traghetto FS nei periodi dal primo al sedici agosto nel senso Civitavecchia-Golfo Aranci e dal sedici al trentuno dello stesso mese nel senso inverso.

Si tratta di un provvedimento probabilmente destinato a suscitare perplessità e, forse, polemiche, e pertanto riteniamo opportuno chiarire ai nostri lettori i motivi che l'hanno reso, malgrado tutto, inevitabile.

Eccone, quindi, in breve le ragioni. Già da molti anni, in coincidenza con il periodo estivo, si sta registrando un costante incremento della domanda di trasporto verso la Sardegna che, inoltre, presenta particolari ed eccezionali punte di traffico concentrate nel mese di agosto. Si tratta, ovviamente, di un fenomeno che trova la sua spiegazione nel forte sviluppo che, specie in questi ultimi anni, ha avuto il turismo sardo.

L'Azienda, sensibile a queste realtà, non ha trascurato di prendere tutte le iniziative possibili per fronteggiare l'affluenza sempre maggiore di turisti, potenziando le attrezzature e l'organizzazione a terra, ma soprattutto potenziando i servizi e aumentando le unità della flotta per la Sardegna. Si è arrivati, infatti, a disporre di quattro navi traghetto, alle quali se ne aggiunge una quinta, dirottata permanentemente qui dallo Stretto di Messina. Non solo, ma durante l'estate, già da alcuni anni, viene disposto il blocco dell'imbarco dei carri ferroviari sulle navi (si può facilmente intuire con quale perdita per le FS) proprio al fine di utilizzarne tutta la capacità per il passaggio delle auto private. Purtroppo tutti questi sforzi non sono valsi a permettere un soddisfacente assorbimento delle richieste di traghettamento: si sono create gravi situazioni operative per le FS, e notevoli disagi per il pubblico costretto a lunghe attese del turno di imbarco.

Si era ritenuto, pertanto, al fine di disciplinare l'afflusso dei viaggiatori, di istituire il sistema di prenotazione che consentiva di richiedere la riservazione dei posti sulle navi anche 60 giorni prima del viaggio. Ciò nonostante, l'enorme affluenza di turisti diretti in Sardegna che si rivolgono ai servizi FS anche a motivo del notevole divario che esiste tra le nostre tariffe e quelle praticate dalla « Tirrenia », ha vanificato l'iniziativa intesa a disciplinare l'imbarco. Si ricorderanno certo i gravi episodi che l'anno scorso si sono verificati, sia a Civitavecchia che a Golfo Aranci, tra i viaggiatori muniti di prenotazione e quelli senza, episodi che non solo hanno reso necessario l'intervento della forza pubblica, ma hanno creato complessi problemi di ordine logistico, specie a Golfo Aranci.

Così, nell'intento di scongiurare il ripetersi di simili inconvenienti, l'Azienda si è vista costretta ad adottare — sia pure in via sperimentale — il provvedimento di sospensione delle prenotazioni anticipate.

P.

SULLA UDINE - TARVISIO

Il nuovo ponte sul Dogna

ALL'ALBA del 16 settembre 1968, per una violenta alluvione verificatasi in seguito alle eccezionali precipitazioni che avevano interessato, nei giorni precedenti, il bacino imbrifero del fiume Fella, cedeva la prima pila, lato Udine, del ponte sul torrente Dogna, sito sulla linea ferroviaria Udine-Tarvisio, trascinando nel crollo le due travate poggianti sulla stessa.

Il ponte sul Dogna quasi centenario, risale agli anni 1877-78, ai tempi della costruzione della linea ferroviaria pontebbana, realizzata per congiungere la regione danubiana e l'Austria a Trieste, il cui porto, allora, era il più importante emporio di smistamento delle merci tra l'Europa Centrale e l'Oriente.

Il ponte che aveva egregiamente resistito alle vicende belliche della guerra 1915-18, subì invece danni considerevoli nel corso del secondo conflitto mondiale.

Ripristinato dalle Forze Militari Alleate nel 1945, venne, poi, negli anni 1953-54, rinforzato in modo da consentire la piena regolarità del servizio ferroviario senza alcuna limitazione di velocità e peso.

Crollato nel settembre 1968, si rese necessario un ripristino provvisorio, ripristino che fu portato a termine in soli 68 giorni, con l'intervento anche del Genio Militare il quale provvide a fornire ed a porre in opera tre travate di tipo Roth-wagner da 26 m., necessarie per coprire nell'insieme la lunghezza delle due travate travolte dalla furia delle acque.

Il ponte di emergenza costringeva però i convogli ad un rallentamento a 10 Km/ora, per cui venne dato immediatamente corso allo studio per la realizzazione di un ponte definitivo.

Tra le varie soluzioni in esame venne prescelta e studiata in tutti i particolari, dai tecnici compartimentali dell'Azienda, diretti dall'attuale Capo Ufficio Lavori di Trieste ing. Lenarduzzi, quella che prevedeva il nuovo manufatto in cemento armato precompresso con armatura post-tesa, struttura questa già attuata in opere stradali, ma mai adottata per manufatti ferroviari con luci di dimensioni notevoli.

Il nuovo ponte ferroviario che è stato ufficialmente inaugurato il 27 maggio dall'ing. Contaldi, Direttore Compartimentale di Trieste, dal rag. Varisco, Vice Presidente del Consiglio Regionale, dal Commissario del Governo, Prefetto dr. Di Lorenzo, con la partecipazione anche del Presidente della Bundesbahndirektion di Villach, ing. Franz Bachler, dei funzionari e dei tecnici dell'Azienda, nonché di Autorità civili e militari delle Province di Trieste e di Udine, è costituito da una struttura a cinque luci di ml. 44 circa ciascuna, per una lunghezza complessiva di ml. 230 circa.

Le cinque travate sono del tipo scatolare in cemento armato precompresso, con armature in barre d'acciaio tipo Dyvidag, collocate in parete e post-tese dalle testate, e sono semplicemente appoggiate alle estremità mediante appoggi in acciaio, sostenute da due spalle e da quattro pile intermedie cave in cemento armato.

Le due pile centrali appoggiano su plinti sorretti da pali in cemento armato di grande diametro spinti ad una profondità media di ml. 20, mentre le due restanti, con le spalle d'estremità, sono fondate in pozzi ricavati nella roccia per una profondità non inferiore a ml. 8.

I lavori per la costruzione del ponte hanno avuto inizio nella primavera del 1972, e, nonostante le difficoltà incontrate nella realizzazione di talune strutture, sono stati portati a termine nei tempi tecnici previsti.

Per la realizzazione dell'opera sono state totalizzate nel complesso circa 15.000 giornate-operaio, sono stati gettati quasi 12.000 mc. di conglomerati cementizi dei vari tipi e sono state impiegate 670 tonnellate d'acciaio, di cui 200 del tipo speciale Dyvidag.

La spesa complessiva si aggira attorno al miliardo di lire.

E' da sottolineare, che nel corso dei lavori non si è verificato alcun incidente, anche se si è operato spesso in condizioni difficili.

Dal 27 maggio il nuovo ponte è in servizio si inserisce, con le sue arditte arcate, su una linea ferroviaria tra le più antiche d'Europa.

Alessandro PERGOLA QUARATINO

Una delegazione brasiliana, guidata dal Generale Newton Cyro Braga, Segretario Generale del Ministero dei Trasporti, e di cui facevano parte tecnici e funzionari delle ferrovie ha compiuto una visita alle attrezzature, impianti, officine della nostra rete. La delegazione si è particolarmente interessata ai lavori per la direttissima Firenze-Roma ed al treno ad assetto variabile a bordo del quale ha compiuto una corsa prova sul tratto Orte-Settebagni.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

La Potenza-Metaponto interrotta

A pieno ritmo i lavori della nuova galleria

A POTENZA fanno capo tre linee: da Foggia, da Salerno e da Metaponto. Quest'ultima corre lungo la tormentata valle del Basento, tutta in territorio lucano e taglia la regione Basilicata in direzione Sud-Nord, facendo per un tratto da divisorio fra le due province di Potenza e Matera.

Dire che soprattutto qui la Ferrovia svolge un servizio sociale o che essa è al servizio della società, non è luogo comune ma significa essere giustamente aderenti alla realtà sociale della Basilicata per cui se una delle tre linee si interrompesse — come in effetti si è interrotta quella da Metaponto — facile sarebbe immaginare i gravi disagi derivanti alle popolazioni che sulla valle del Basento gravitano.

Si tratta di comuni arroccati su montagne di diversa altimetria, dai 600 ai 100 metri, distanti dai 6 ai 20 chilometri dalla strada ferrata, alla quale si affacciano come da un balcone quasi a spiare ansiosi il lento cammino del progresso attraverso le industrie metanifere sorte nella zona valliva. E' un'ansia giustificata dal desiderio di un pane più sicuro per i tanti giovani ora costretti a cercarlo in terra straniera, dove più che il lavoro inconsueto li distrugge la nostalgia.

Una superstrada corre prima parallela alla nostra Metaponto-Potenza, poi sopra e sotto di essa s'inerpica fra i monti, li attraversa con ampi tunnel, ne riesce e s'insedia per lunghi chilometri nel letto del fiume, lanciando una sfida alle tremende piene torrentizie, dominandole col cemento e col ferro dall'asfalto.

Le due strade — la ferrata e la statale — sono entrambe esaltanti opere di ingegneria, avuto riguardo alla loro epoca di costruzione: circa un secolo la nostra, un decennio la superstrada.

Ed ora vediamo come sono andate le cose. Nella notte fra il 28 e il 29 marzo 1973 la linea Potenza-Metaponto viene dichiarata interrotta per la semplice ragione che una montagna, nel tratto Campomaggiore-Calciano, ha pensato bene di traslare, con parte della galleria « Carvotto », verso valle dove scorre il Basento. L'imprevisto fenomeno aveva i suoi sfoghi altrove, sulla stessa linea, sotto forma di smottamenti e frane in ogni stagione invernale, specialmente se piovosa. Ben lo sapevano i nostri tecnici dei Lavori i quali già da alcuni anni avevano preferito costruire, prima di Calciano, una galleria subalvea piuttosto che vedersi invadere e depredare della massicciata e delle rotaie.

Dunque un grandioso fenomeno di natura geologica (e qui non starebbe male un discorsetto sugli abusati termini « ecologia » o « habitat », ma ci allontaneremmo dai fatti, sicché preferiamo rimandarlo) ha causato un vasto movimento franoso verso valle, portando la montagna a restringere il già angusto corso del fiume a causa di un duplice movimento: verticale (sprofondando di circa 5 metri) e orizzontale per circa 13 metri. Ovviamente ne ha risentito anche la superstrada che proprio in quel punto fuoriusciva da due tunnel per riprendere a correre a pelo della montagna.

Che si è fatto? E' stata una lodevole gara col tempo che i nostri tecnici hanno ingaggiato per operare presto e bene, cose che nell'iter burocratico come nel proverbio non starebbero mai insieme.

Stabilito dove fosse andata a finire parte della galleria, non per chieder le notizie dell'accaduto, ma per avere più esatte cognizioni del fenomeno, si è passati ai saggi, alle terebrazioni, agli scandagli per appurare in modo certo con quale tipo di terreno si aveva a che fare ed infine la decisione: abbandonare il tratto (circa 200 metri) di vecchia galleria al suo destino di rimanere in eterno incorporata come un enorme lombrico nelle viscere della montagna inquieta, e costruire ex novo un'altra lunga oltre un chilometro (per l'esattezza m. 1.068). Come è facile intuire, la decisione fu preceduta da un intenso consulto fra geologi e ingegneri sia centrali che periferici, i quali ultimi, nel giro di poco più di due mesi, avevano già redatto il progetto inviandolo all'approvazione. Se si tiene conto dei tempi tecnici occorrenti, bisogna riconoscere che veramente si sono bruciati i tempi, come si suol dire.

I lavori sono stati iniziati or è un anno e la ditta che se li è aggiudicati, non nuova a costruzioni del genere, sta dimostrando di saperci fare, giacché la consegna è prevista per la fine di questa estate. Anche questo può definirsi un record, ove si tenga conto che, a differenza di altri lavori a cielo aperto, nella costruzione di una galleria possono operare soltanto un limitato numero di operai specializzati e che qualche imprevisto lo si è dovuto affrontare con la massima cautela e perizia al fine primario di evitare e prevenire qualunque infortunio.

Guardando il terreno affiorante si è tratti in inganno dal secolare manto boschivo che tuttavia lascia intravedere spigolosi massi di quarzoareniti e marne, detriti poligenici che all'interno nascondono sorprese sotto forma di argille varie e limi, i quali, ad un certo punto dei lavori, hanno fatto temere il peggio a causa di un vistoso catino di frana. E' stato d'obbligo sospendere i lavori per consentire alla montagna di rassettarsi per bene. Con le successive accurate indagini di introspezione, si è avuta la conferma che ci si trova di fronte ad una natura di incostanza geologica, il che vuol dire che la montagna lucana va trattata con garbo.

Artefici della nuova galleria sono i minatori ed essi, si sa, venerano loro patrona S. Barbara, sicché il 4 dicembre dello scorso anno hanno voluto festeggiarla insieme ai tecnici sia ferroviari che della ditta, accendendo all'esterno alcune mine che la Santa ha accettato come mortaretti votivi. Fu un giorno che questa gente semplice volle solennizzare a modo proprio (e noi non ci lasciammo sfuggire l'occasione per sedere a fianco di uomini dal viso asciutto e dai muscoli poderosi: ne valeva la pena anche per trarne qualche insegnamento).

Al sopraggiungere della stagione primaverile di quest'anno, l'intero Comitato di Esercizio di Bari, guidato dal Direttore Compartimentale ing. Candiloro (un funzionario che potremmo definire lucano di adozione per i lunghi anni trascorsi a Potenza in qualità di Capo Reparto Lavori), ha voluto dare un'occhiata da vicino all'opera che costituisce un pressante impegno aziendale nei confronti delle popolazioni della Basilicata e della valle del Basento in particolare.

Qualche treno viene dirottato via Taranto-Bari-Foggia, mentre un servizio di autobus collega le due stazioni capolinea Grassano a sud e Campomaggiore a nord, ma si tratta di un servizio che viene accettato in mancanza di meglio.

Mancano ormai pochi mesi alla ultimazione della « Carvotto » e la sua attivazione è attesa da tutti come il sollievo di un raggio di sole dopo una tremenda bufera.

Vito METERANGELO

FLASH
Notizie in breve

Presto l'elettronica in oltre cento stazioni

IL SISTEMA di teleprenotazione e di telebiglietteria, che attualmente è utilizzabile per circa 570 treni per mezzo di un complesso di 153 terminali dislocati in 61 stazioni, sarà ulteriormente esteso in altre 40 stazioni entro il prossimo biennio.
Il favore che questi servizi hanno incontrato presso il pubblico è dato dalle cifre: nello scorso anno i posti prenotati con i moderni impianti attuati con l'impiego del cervello elettronico sono stati oltre 5 milioni e quasi 600.000 risultano i biglietti emessi. E' stato calcolato che con tale sistema viene soddisfatta oltre il 90% della domanda dei posti.
Peraltro l'elaborazione elettronica applicata è in continua espansione presso la nostra Azienda: il Piano che sarà portato a termine entro il mese di giugno del 1977 prevede la realizzazione di vari sottosistemi, ognuno dei quali interesserà determinati settori dell'attività aziendale. Avremo così il sottosistema vendite, destinato al controllo della domanda viaggiatori e merci, il sottosistema produzione che riguarderà il controllo centralizzato dei rotabili e delle officine, il sottosistema amministrazione per il controllo del settore personale e contabilità, nonché di quello delle scorte, il sottosistema trasmissioni e il sottosistema direzione.
Inoltre, sono in fase di realizzazione ulteriori servizi che permetteranno quanto prima la teleemissione dei biglietti anche in servizio internazionale, la teleprenotazione per i trasporti delle auto accompagnate e per i posti sulle vetture letto. Altra importante iniziativa, già avviata, è quella che si riferisce all'interconnessione del sistema elettronico di prenotazione delle FS con quelli delle ferrovie svizzere, tedesche, austriache, danesi, belghe e lussemburghesi. Ciò consentirà a ciascuna delle reti collegate di ottenere la prenotazione di posti su treni circolanti in una qualunque delle altre reti interessate. Sono in via di ultimazione, poi, alcuni terminali FS a Parigi per poter prenotare posti sui treni italiani e, analogamente, terminali del sistema francese saranno installati a Roma e Milano per le prenotazioni dei posti sui treni francesi.

P.

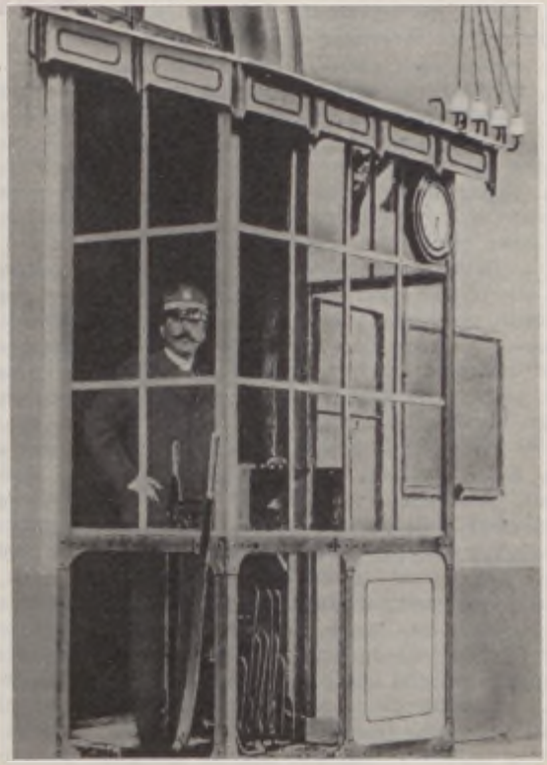
« PER L'IMPIANTO di regolazione automatica della circolazione dei treni del nodo di Genova — ha dichiarato il nostro Direttore Generale Ing. Mayer — sono previste, in linea di massima, tre fasi di attuazione: telecomando nel nodo e programmazione rigida della circolazione a mezzo di elaboratori elettronici, con informazioni in tempo reale sulla circolazione; ricerca automatica di soluzioni per la regolazione ottimale della circolazione, con intervento dell'operatore per la scelta della soluzione da adottare, automazione completa della circolazione sempre a mezzo di elaboratore elettronico ». (Nella foto sopra, il nodo di Genova).

SARA' consegnato al più presto all'Azienda il primo dei due elementi che compongono il convoglio ad assetto variabile ETR Y 0160 « Pendolino ». Dopo la consegna del secondo elemento, prevista per settembre, avranno inizio le prove del convoglio completo, l'istruzione del personale e la messa a punto della normativa di esercizio. Si prevede che a partire dall'orario estivo 1976 il « Pendolino » possa cominciare a svolgere i primi servizi.

PER LA PRIMA volta in Italia, è stato usato bitume al posto del cemento, come materiale legante per l'ultimo strato della piattaforma ferroviaria, sulla direttissima Roma-Firenze. Lo strato di conglomerato bituminoso, dello spessore di 12 centimetri, è stato impiegato in un tronco ferroviario della lunghezza di un chilometro. La nuova struttura è stata progettata dal centro ricerche della Esso italiana che ne ha curato la realizzazione in collaborazione con i tecnici dell'Azienda e del consorzio Sa.Mo.Gi., concessionario della costruzione del primo lotto di lavori della direttissima Roma-Firenze.

LA PROBLEMATICA relativa agli sviluppi degli interporti, quali strutture al servizio dei trasporti combinati strada-rotaia, è stata esaminata dal comitato tecnico trasporti della Confindustria, riunitosi a Roma sotto la presidenza dell'Ing. Lanzara.
La riunione del comitato tecnico trasporti segue a breve distanza il dibattito sullo stesso tema tenutosi a Bologna.
L'organo tecnico della Confindustria, nel recepire le indicazioni emerse dal precedente incontro — al quale erano presenti anche dirigenti delle Ferrovie dello Stato ed il presidente della Società Interporto di Bologna — ha individuato i punti chiave che l'utenza industriale intende chiarire nell'ambito di un più razionale assetto del sistema dei trasporti

SONO STATE rimosse le casse di manovra idrodinamiche da deviatoio nella cabina B della stazione di Torino PN, le quali, in funzione dal 1921, erano forse fra le più vetuste della rete (foto sotto).
Sono state ora sostituite con altre apparecchiature elettriche di tipo FS, che, già installate nelle cabine A, C e D, completano il risanamento degli apparati centrali di tutto il piazzale.
L'impianto così modificato presenterà una maggiore flessibilità per essere adattato al nuovo dispositivo di armamento, allorché la stazione di Torino P. Nuova verrà ridimensionata alle moderne e crescenti esigenze.
I lavori hanno comportato anche la posa in opera di nuovi cavi di collegamento e di nuovi segnali bassi, la formazione di tutti i circuiti di binario, il potenziamento degli impianti di alimentazione elettrica e l'ampliamento del fabbricato della cabina.



E' vero che lo Stato non conosce il numero dei propri dipendenti?

di MARCELLO BUZZOLI

LE NOTIZIE veramente importanti, indicative del costume nazionale non trovano adeguata risonanza nell'opinione pubblica: solo così si spiega l'assenza di reazioni di fronte ad annunci che dovrebbero scatenare moti di piazza, cortei di protesta, interpellanze parlamentari, e invece cadono nel vuoto come colpi a salve sparati da un innocuo « pisciabùm ». La notizia più singolare, che di tanto in tanto appare sui giornali, è che lo Stato non conosce il numero dei propri dipendenti. Non appena le acque si agitano nel settore del pubblico impiego e i « mezze maniche » salgono alla ribalta della prima pagina dei quotidiani, è inevitabile che il discorso torni sull'incerta consistenza numerica degli statali. Esodo anticipato dei superburocrati; blocco della legge per l'esodo dei combattenti; nuove assunzioni; richieste di miglioramenti economici; qualifica funzionale; agitazioni clamorose come quelle dei postelegrafonici, dei dipendenti delle Dogane e delle Imposte suscitano commenti di vario genere ed intonazione, ora moralistici ora demagogici, una polifonia ampia e distesa, ricca di fregi ed arabeschi, che però inevitabilmente si conclude con il rituale interrogativo: quanti sono gli statali? Quesito angoscioso che potrebbe degnamente arricchire uno dei filoni più popolari della letteratura di consumo, quella che si richiama ai misteri (di Parigi, di Napoli, della Giungla Nera), senza però trovare una soddisfacente risposta. Così, uno dei più autorevoli quotidiani italiani, *La Stampa*, ancora il 9 aprile 1975 può scrivere: « Lo Stato non sa neppure quanti sono i suoi dipendenti e non trova altra via che istituire un albo per conoscerne il numero (elemento indispensabile al calcolo della spesa) e per stabilire quanti sono gli uomini e le donne ».

Una notizia del genere, non sappiamo se più disonorevole o umiliante, viene buttata là con assoluta *nonchalance*, non provoca alcuna emozione nella comunità nazionale, anzi scade a luogo comune o tutt'al più diventa pretesto per divagazioni umoristiche. Se, nell'epoca dell'informatica e dei calcolatori elettronici, non riesce possibile accertare la consistenza delle forze di lavoro degli uffici pubblici, per approntare l'« albo » auspicato dal quotidiano torinese, converrà affidarsi a metodi artigianali, puntare su un sano empirismo di ritorno. Nell'ambito di ciascun Ministero, a tre o quattro impiegati di buona volontà, ma soprattutto di buone gambe, potrebbe essere commesso il compito di perlustrare, stanza dopo stanza, il labirintico falansterio, annotando su apposito registro le generalità, la qualifica (e beninteso il sesso) dei colleghi e dei superiori. Un gigantesco censimento itinerante che però non andrebbe esente da difficoltà. Vedete, ci sono statali che sgobbano seriamente e tirano la carretta per sé e per gli altri; ci sono statali che sogliono frammentare il turno di lavoro con almeno due intervalli: il primo intorno alle nove per degustare il caffè; il secondo, più lungo, intorno alle undici, per il cappuccino, il tramezzino ed altri affari privati (Enpas; colloquio con i professori dei figlioli; banca; posta; ecc.). Perciò gli incaricati della rilevazione troverebbero anche delle stanze deserte. E' vero che gli assenti lasciano testimonianza di sé, ponendo in bella mostra sulla scrivania gli occhiali e la borsa; ma si può fare il censimento delle borse e degli occhiali? Metodo migliore sarebbe forse quello di affidare il censimento ad un « picchetto », piazzato sulla porta dei Ministeri, al momento dell'ingresso degli impiegati. Ma anche in questo caso non mancherebbero inconvenienti e difficoltà, l'orario d'ufficio essendo una delle cose più controverse ed opinabili della pubblica amministrazione. Ci sono statali (come, ad esempio, i ferrovieri) che tagliano il traguardo d'arrivo alle otto e quindici; ma in altre Amministrazioni si può arrivare alle otto e trenta, alle nove e perfino alle nove e trenta, secondo il grado dell'impiegato, il tipo dell'ufficio e le consuetudini.

Il numero dei dipendenti statali resterà dunque per sempre avvolto nel mistero o dovremo chiedere il responso all'oracolo di Delfo, alla Sibilla cumana e ad altri maghi ed indovini?

Per nostra fortuna, le cose non stanno in questi termini; né il nostro apparato burocratico, pur tardo ed asmatico, è giunto ai livelli d'incuria e d'inefficienza stigmatizzati da certi giornali, non sappiamo se per eccesso di polemica o per disinformazione.

I dati sulla consistenza degli organici dei pubblici dipendenti, compresi quelli appartenenti alle Amministrazioni autonome, vengono raccolti ed aggiornati dalla Ragioneria Generale, la quale fin dal lontano 1923 rende noti anche i risultati delle sue elaborazioni statistiche in una pubblicazione che ha periodicità annuale, non è *top-secret* come gli atti d'inchiesta della Commissione antimafia, ma può essere acquistata presso le librerie dell'Istituto poligrafico dello Stato.

L'ultima, in ordine di tempo, di tali pubblicazioni riflette la consistenza numerica dei dipendenti pubblici al 1° gennaio 1974 e, ripetendo la tradizionale impostazione, si articola in tre parti: personale vincolato da rapporto d'impiego stabile; personale non vincolato da vero e proprio rapporto d'impiego; personale in particolari posizioni. In ciascuno di questi settori, la rilevazione offre una dettagliata ripartizione degli impiegati statali per categoria, posizione giuridica, stipendio iniziale annuo lordo, amministrazione di appartenenza, residenza, stato civile e sesso (sì, c'è anche il sesso, stia tranquilla La Stampa). Quanti sono i dipendenti dello Stato? « Al 1° gennaio 1974 i pubblici dipendenti in attività di servizio raggiungevano complessivamente 1.947.527 unità, con un aumento di 250.507 unità (+14,8 per cento), rispetto al 1° gennaio 1970, e di 29.841 unità (+ 1,5 per cento) nell'ultimo anno. « A tale entità i Ministeri concorrevano con 1.512.469 unità, pari al 77,7 per cento del totale, e le Aziende autonome con 435.058 unità, corrispondenti al 22,3 per cento. A raffronto con la situazione all'inizio del quadriennio, il personale dei Ministeri ha registrato un aumento di 189.562 unità (+ 14,3 per cento), con una leggera flessione del suo peso relativo (dal 77,9 per cento al 77,7 per cento) a beneficio del personale delle Aziende autonome, per il quale l'aumento di 60.945 unità (+ 16,3 per cento) si è tradotto in

una crescita anche dell'incidenza relativa (dal 22,1 al 22,3 per cento).

« Avuto riguardo alla distinzione fra personale vincolato e non vincolato, il primo è salito da 1.567.836 unità al 1° gennaio 1970 a 1.812.480 al 1° gennaio 1974, con un aumento di 244.644 unità (+ 15,6 per cento), mentre il secondo si è incrementato di 5.863 unità (+ 4,5 per cento) passando nel periodo considerato da 129.184 a 135.047 unità. In conseguenza di tale dinamica il peso del personale vincolato, pari al 92,4 per cento al 1° gennaio 1970, si è elevato al 93,1 per cento, al 1° gennaio 1974, mentre quello del personale non vincolato è sceso corrispondentemente dal 7,6 al 6,9 per cento ».

Abbiamo trascritto soltanto poche righe, ma la rilevazione, assai analitica e dettagliata, può appagare ben altre curiosità e non c'è che consultarla.

E qui giunti, a noi sarebbe piaciuto metter fine al nostro discorso, assaporando la rasserenante sicurezza che sempre s'accompagna alla scoperta di una fonte di documentazione certa e incontrovertibile. Non possiamo invece lasciare nella penna un codicillo. I servizi statistici della Ragioneria Generale, per le loro elaborazioni, debbono di necessità basarsi sui dati che ricevono da tutti i Ministeri. Si è parlato e si parla di segnalazioni tardive e, peggio, incomplete. Ancora nel 1973, in coincidenza con pressanti rivendicazioni di carattere economico, si disse che alcuni dicasteri ritardavano la notifica del proprio organico, per impedire l'esatta valutazione dell'onere aggiuntivo derivante all'erario dai richiesti miglioramenti retributivi.

I recenti trasferimenti del personale alle Regioni hanno contribuito a rendere più spessa la cortina di nebbia.

A parte ciò, è diffuso il sospetto che nel variegato arcipelago della burocrazia italiana ci siano parecchie isole che non figurano sulle carte nautiche e che andrebbero localizzate col radar. Sospetti del genere debbono aleggiare anche in « *alto loco* » se è vero, come è vero, che alcuni anni fa l'Ufficio per l'organizzazione burocratica progettò un'anagrafe degli statali (progetto poi arenatosi). Nell'agosto scorso, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha diramato una circolare a tutti i Ministeri disponendo un'approfondita rapida, indagine « per accertare l'esatta consistenza attuale dei ruoli e dei posti effettivamente ricoperti, nonché le eventuali deficienze o eccedenze che per cause varie possono essersi determinate, al fine di avere concreti elementi di valutazione al riguardo ».

C'è dunque una necessità di più approfondite informazioni anche se il problema di fondo rimane poi quello dei criteri di utilizzazione e di elaborazione dei dati acquisiti. Tutti sappiamo infatti (e le recenti polemiche che hanno investito l'ISTAT lo confermano) che la statistica può diventare un raffinato gioco di prestigio, un sistema per gettare la polvere negli occhi; qualcuno l'ha paragonata ad un'arma segreta per influenzare le decisioni di carattere politico.

Accuse del genere non riguardano la Ragioneria Generale, anche se un ampliamento e un perfezionamento delle indagini ad essa affidate, nell'intricato settore degli organici dei Ministeri, è certamente auspicabile.

Il primo a dichiararlo è proprio il Ragioniere generale dello Stato il quale di recente ha accennato alla possibilità che il Centro elettronico già da tempo operante presso il Ministero del Tesoro venga utilizzato « anche per la rilevazione giuridico-economica del personale nell'intento di disporre degli elementi di conoscenza relativi in tempo reale ».

Auguriamoci che il progetto si traduca presto in realtà. Per l'efficienza e il decoro del nostro Stato già tanto umiliato e vilipeso.

CINEMA

Bergman fa l'autopsia di un matrimonio

NATO A UPSALA nel 1918, figlio di un pastore luterano, educato secondo rigidi principi, cinque volte sposato (almeno finora), lavoratore eccezionale (più di 40 film in meno di trent'anni di attività, innumerevoli regie teatrali e televisive), Ingmar Bergman rappresenta certamente un caso a parte nel cinema contemporaneo. Da sempre fedele ai grandi temi della cultura e della tradizione borghesi — ricerca dell'esistenza di Dio, conflitti esistenziali ed etici, rapporti familiari, matrimonio ecc. —, Bergman non è mai riuscito a diventare un regista veramente popolare, ma anzi è stato sempre relegato nel ghetto di quei registi prestigiosi ma ritenuti « difficili » dal grande pubblico.

In realtà in Bergman la difficoltà è spesso soltanto profondità e intelligenza, l'ambiguità narrativa o le oscurità di linguaggio sono determinate quasi sempre dalla complessità del discorso artistico e stilistico.

Ma Bergman ha tentato più volte di liberarsi da questa situazione. Ricordiamo a tale proposito film come il delizioso **L'occhio del diavolo** (la vicenda di Don Giovanni ritornato sulla terra dall'inferno per liberare il mondo dall'ultima vergine vivente) o **Sorrisi in una notte d'estate** o **A proposito di tutte queste signore,** ecc.

Ultimo tentativo di Bergman, in questo senso, è certamente **Scene da un matrimonio,** il film attualmente in circolazione sugli schermi italiani. Si tratta di un film nato da un programma televisivo in sei puntate, realizzato a suo tempo da Bergman per la televisione svedese. Già questo lascia intendere che in questo film Bergman si è dovuto forzatamente adattare alle esigenze particolari del mezzo televisivo. Ciò non si è rivelato però un elemento negativo. Anzi. Il tipico stile cinematografico del regista svedese, fatto di stretti campi e controcampi, di primi piani insistiti sui volti, di inquadrature statiche e ritmi lenti, trova in questo caso anche una giustificazione espressiva, ci guadagna in asciuttezza e rigore.

Scene da un matrimonio racconta la storia di un rapporto e di una crisi matrimoniale. I protagonisti, Johan e Marianne, sono figli di norme fisse e seguono l'ideologia del benessere della società svedese. Essi non hanno mai sentito la loro maniera di vivere come qualcosa di opprimente o di falso. Si sono uniformati ad un modello di comportamento che sono disposti a portare avanti chissà fino a quando, ma un contrattempo banale li mette ad un tratto di fronte ad una scelta. Una ferita apparentemente insignificante si apre, poi si chiude, si cicatrizza, ma sotto la cicatrice si è ormai formata un'infezione.

Da questo punto in poi Marianne e Johan iniziano a prendere coscienza del deterioramento del loro rapporto e arrivano fino alle « provvisorie » conseguenze: una separazione forse non definitiva.

Liv Ullmann e Erland Josephson in alcune scene di « Scene da un matrimonio »

In **Scene da un matrimonio,** attraverso scene quotidiane e scatti estemporanei, emergono lentamente le stazioni tipiche di un rapporto matrimoniale: le ansie e i momenti di allegria, gli sconforti e le speranze in un alternarsi quotidiano ma non per questo prevedibile.

Il film è diviso in sei parti (le sei puntate televisive) denominate con altrettanti titoli.

In « Innocenza e panico » e « L'arte di nascondere lo sporco sotto il tappeto », si cominciano ad intravvedere, malgrado le apparenze contrarie, i primi sintomi di crisi nella coppia. Nelle tre parti successive — « Paola », « Valle di lacrime », « Gli analfabeti » — la crisi scoppia e si consuma completamente: dall'adulterio fino al divorzio. Tutte le incomprensioni fino allora soffocate adesso esplodono incontenibili e Marianne e Johan si dilaniano moralmente e fisicamente.

Nell'ultima parte del film — « Nel pieno della notte in una casa buia in qualche parte del mondo » —, assistiamo ad un parziale riavvicinamento dei due protagonisti che nel frattempo si sono ambedue risposati. La vicenda del film non si conclude ma rimane aperta a qualsiasi soluzione. Il significato più profondo di **Scene da un matrimonio** è che Marianne e Johan rivivendo la loro esperienza — nella gioia come nel dolore, reagendo da bambini e da adulti ecc. — si sono in realtà maturati e riescono ora ad inserirsi nella realtà in cui sono chiamati a vivere in una maniera più cosciente e partecipe.

Come in tutti i film di Bergman resta da citare la straordinaria partecipazione degli attori, dalla bravissima Liv Ullmann all'intenso Erland Josephson, dalla bella Bibi Anderson a Jan Malmsjo.

I FILM DA VEDERE

Per tutti

- **Scene da un matrimonio** di Ingmar Bergman
- **Frankenstein junior** di Mel Brooks
- **Professione reporter** di Michelangelo Antonioni
- **Prima pagina** di Billy Wilder
- **Chinatown** di Roman Polanski

TELEVISIONE

Murat: eroe e no

DIVENTATO re di Napoli nel 1808 per volontà imperiale del cognato Napoleone, Gioacchino Murat fece il suo ingresso nella capitale del suo regno in modo teatrale: ricoperto di pellicce, sete, ricami, piume e gioielli, con il cavallo parato come per un carosello e una pelle di tigre per gualdrappa. Il popolo napoletano concepì per questo pittoresco personaggio un amore intenso e a « prima vista » che doveva durare ben oltre la sua morte e che fu del resto ampiamente ricambiato. Infatti se è giusto dire che Murat si addice quasi perfettamente alla natura passionale di Napoli, che sotto il suo regno torna ad essere una città viva e partecipe del proprio destino, è altrettanto vero che Napoli contribuisce a rivelare di Murat insospettate qualità politiche e umane.

Sotto l'aspetto fazioso e istrionico del teatrante demagogo, sotto l'apparenza del rozzo soldato di ventura, emerge in Murat un disegno politico moderno e coraggioso: quello di fare del regno di Napoli un'entità nazionale autonoma e indipendente rispetto a qualsiasi condizionamento straniero. Per questo obiettivo Murat dovette sostenere continui scontri contro la volontà egemone di Napoleone e pagò poi con la sconfitta definitiva, in mutate condizioni politiche e storiche, durante i « Cento giorni », ad opera delle forze coalizzate.

La storia umana e politica di Murat si conclude tragicamente quando nel 1815 sbarca a Pizzo Calabro nel tentativo assurdo di riconquistare il suo regno ormai perduto. Questa sua ultima azione fallisce miseramente. Sarà catturato, processato e fucilato dai borbonici il 13 ottobre del 1815.

Questa figura per tanti aspetti affascinante e contraddittoria è stata recentemente riproposta all'attenzione dei telespettatori da un interessante sceneggiato televisivo in tre puntate, diretto da Silverio Blasi (il fortunato regista di « Eleonora », « Come un uragano », « Le terre del Sacramento », ecc.) e interpretato dal giovane Orso Maria Guerrini (nella parte di Murat), Paola Bacci, Raul Grassilli, Mario Feliciani, Antonio Casagrande e Graziella Galvani.

Paola Bacci nella parte di Carolina Murat

Lo sceneggiato prende il via con le scene dello sfortunato sbarco di Murat a Pizzo Calabro. Dalle battute del processo e soprattutto attraverso le parole del difensore d'ufficio viene ricostruita tutta la complessa vicenda umana di Murat e, soprattutto, emerge in modo chiaro ed esemplare lo svilupparsi e il concludersi di un'idea politica evidentemente troppo avanzata rispetto ai tempi in cui intendeva realizzarsi.

SEGNALAZIONI / TV

Sono cominciate in questi giorni negli studi del centro di produzione TV di Torino le registrazioni di un nuovo sceneggiato televisivo. Si tratta di **Rosso veneziano,** un lavoro tratto da un famoso romanzo di Pier Maria Pasinetti. La regia è affidata a Marco Leto, gli interpreti sono Gastone Moschin, Raul Grassilli, Marina Dolfin, Giuliana Calandra, Carlo Hintermann e Franco Volpi. La trama di **Rosso veneziano** riguarda le vicende di tre famiglie veneziane, i Partibon, i Fassola e i Tava, negli anni precedenti alla guerra e nel 1940. Protagonisti assoluti sono comunque i ragazzi dell'ultima generazione su cui tuttavia si riflettono drammaticamente il modo di essere e le scelte della generazione precedente.

Giandomenico Fracchia, il personaggio pieno di complessi ideato da Paolo Villaggio tornerà in TV in uno show in quattro puntate. Il teleshow viene registrato in questi giorni negli studi TV di Via Teulada, a Roma. La regia è di Antonello Falqui, le coreografie di Gino Landi, il direttore dell'ufficio di Fracchia è ancora Gianni Agus, mentre Ombretta Colli interpreta la parte della segretaria del direttore, della quale Fracchia è segretamente innamorato.

LIBRI

I ferrovieri nel sindacato

PER CHI vive intensamente la vita ferroviaria, nei suoi molteplici aspetti di lavoro quotidiano e di lotta sindacale, è uscito recentemente un libro da leggersi tutto di un fiato. Si tratta di *Alle origini del movimento sindacale: i ferrovieri* di Bruno Finzi (Edizioni de « Il Mulino », pp. 426, L. 6.000). Nel libro sono ampiamente illustrate le prime lotte condotte dai ferrovieri italiani e il sorgere delle prime organizzazioni di categoria, già nel 1862, quando ancora l'Italia non era completamente unificata e le prime lotte nel mondo del lavoro per la difesa dei più elementari diritti alla vita sociale erano considerate come atti di vera e propria ribellione al potere costituito.

Dalle Società di Mutuo Soccorso ai primi tentativi di movimenti unitari bisogna arrivare al 1892 per avere un salto di qualità e cioè il passaggio dal Mutuo Soccorso al vero e proprio sindacalismo con la fondazione dell'Unione Ferrovieri Italiani. Nel 1894, poi, nasce la Lega dei ferrovieri italiani, che esprime per la prima volta un'organizzazione di classe maggioritaria ed efficiente all'interno della categoria. Fu questa una tappa fondamentale nella storia del sindacalismo ferroviario in quanto si iniziò così un'azione politica unitaria e libera, almeno in parte, dalle tendenze corporative.

Il Governo Crispi sciogliendo il 23 ottobre 1894 d'autorità il Partito Socialista Italiano interviene anche contro le organizzazioni laterali e soprattutto sulla Lega. Seguono anni di lotta dura ma proprio da quelle prove si consolida la volontà organizzativa della categoria e già nel marzo 1895 la Lega risorge e si rafforza fino ad arrivare, tre anni dopo, a contare 40.000 iscritti, cioè quasi il 40 per cento di tutti i ferrovieri. L'opera del Finzi si conclude alla vigilia della strage di Milano del 1898, operata dalle truppe di Bava Beccaris, ma nel complesso riesce a fornire un quadro abbastanza esauriente delle lotte e delle prove dei ferrovieri negli ultimi anni del secolo scorso, e che hanno costituito un patrimonio importante di esperienze per la nascita e la formazione delle attuali organizzazioni sindacali.

Bruno CIRILLO

Pubblicazioni ferroviarie

L'AMORE per il treno e per tutto ciò che esso rappresenta — in termini tecnologici, economici e sociali — nella realtà del nostro tempo, ha vari modi di manifestarsi. Il più esplicito e significativo è il moltiplicarsi negli ultimi tempi di tutta una serie di periodici specializzati nella materia ferroviaria e nel fermodellismo.

Queste pubblicazioni, al di là del livello editoriale raggiunto, hanno molteplici motivi di interesse sia per la varietà dei temi affrontati (il trasporto su rotaia visto nella sua vasta e complessa problematica), sia per lo scrupolo e la precisione della presentazione. Su tali pubblicazioni si va dagli aspetti tecnologici più particolareggiati del mezzo ferroviario a quelli economici e sociali, si va dal fermodellismo (che trova un larghissimo e meritato spazio) ai temi dell'associazionismo in genere: turismo, incontri, scambi tra collezionisti, ricorrenze storiche eccetera.

Altra caratteristica importante da sottolineare in tali pubblicazioni è la ricchezza del corredo iconografico (fotografie spesso rare, grafici e disegni).

A questo punto crediamo utile segnalare a quei nostri lettori interessati ai problemi specialistici della ferrovia e soprattutto al modellismo ferroviario, alcune tra le pubblicazioni che riteniamo senz'altro più rappresentative e meritevoli di attenzione.

ITALMODEL FERROVIE — Edizioni « La Modeltecnica » (rivista fondata nel 1951, periodicità mensile, un numero L. 1.100, abbonamento annuo L. 11.000 — versamenti c/c postale n. 9/21821 intestato a Milan Enrico, Via Dolo 5, Rovigo).

TRENI — RIVISTA DI FERROVIE E MODELLI FERROVIARI — (Edizioni Linse Tosi, Via B. Marcello n. 21 Bologna - periodicità mensile, un numero L. 1.200, abbonamento annuo per 11 numeri a L. 11.200).

FERROVIE E MODELLISMO FERROVIARIO — Bollettino del Gruppo Fermodellisti della Campania (periodicità trimestrale — un numero L. 550, abbonamento a 4 numeri L. 2.000 — versamenti su c/c postale n. 6-3468 intestato al Gruppo Fermodellistico della Campania, Via Cacciottoli 49, Napoli).

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Novità Catoca

UNA NUOVA etichetta discografica romana, la Catoca, fondata dai fratelli Capuano, si presenta con alcuni dischi, quattro 45 giri per la precisione, all'attenzione del grande pubblico. « Soul talk » e « Love me now » insieme a « Life can be an open door » e « Move on up » sono i due singoli incisi, scritti, arrangiati da Mario Capuano uno dei più validi arrangiatori e direttori d'orchestra delle ultime leve. Resosi famoso, soprattutto all'estero, per alcune canzoni portate al successo dai Middle of the Road, Capuano, dopo un periodo più o meno lungo si ripresenta con questi due dischi che denotano soprattutto l'avvenuta maturazione artistica, sia come arrangiatore che come esecutore. Pur mantenendosi sui suoi normali binari creativi, riesce a esprimersi meglio grazie a suoni e colori musicali per lui quasi inusitati. Dei due singoli si fa preferire il primo, anche per il minor uso che Capuano fa sia del coro che della voce solista.

Altri dischi interessanti della Catoca sono quelli incisi da due interpreti stranieri quasi sconosciuti da noi: Andy Foxx e Sonny B. Andy Foxx, in questo periodo di revival, ci ripropone un vecchio motivo di Marshall Eduard, « Venus », in maniera abbastanza fedele all'originale ed anche molto pulita. Meno interessante il retro « Let's work it out ».

Molto simpatico il 45 di Sonny B, al suo secondo disco con la Catoca. Dei due motivi presenti nel disco il più interessante è « Cindy oh Cindy », un brano firmato da Capuano e molto adatto alle notevoli possibilità vocali di Sonny. Anche qui, come nel caso di Andy Foxx, gli arrangiamenti sono stati curati da Mario Capuano in maniera impeccabile; forse meno originale nell'altra facciata di Sonny B « Hubble man ». Da notare infine che la Catoca è distribuita dalla Fonit Cetra.

In breve vi segnaliamo l'uscita di un 33 giri della PDU (distribuzione EMI) di Aulehla & Zappa, due interessanti cantautori al loro esordio discografico. Dei brani presenti in questo lp intitolato semplicemente « Aulehla & Zappa » ricordiamo: « Improvvisamente verso le due del mattino », « Tu giovane amore » e « Quando è sera » (questi ultimi incisi anche su 45 giri).

CLASSIFICHE

45 GIRI

1) Tornerò - I Santo California (Yep)
2) Candy baby - Beano (Deram)
3) Yuppi du - Adriano Celentano (Clan)
4) Amore grande, amore libero - Il Guardiano del Faro (RCA Italiana)
5) Parlami d'amore Mariù - Mal (Ricordi)
6) Piange... il telefono - Domenico Modugno (Carosello)
7) Lady marmalade - Labelle (Epic)
8) Aria - Dario Baldan Bembo (Come il Vento)
9) Tornerò - La Quinta Faccia (Euro International)
10) Candy baby - The Beanson Band (Fonit Cetra International)

33 GIRI

1) Yuppi du - Esecutori vari (Clan)
2) Tommy - Esecutori vari (Polydor)
3) Profondo rosso - I Goblin (Cinevox)
4) Sax Club Number 9 - Gil Ventura (Odeon)
5) 19ª raccolta - Fausto Papetti Sax (Durium)
6) Del mio meglio n. 3 Mina (PDU)
7) Telemusic Sax Club Number 10 - Gil Ventura (Odeon)
8) Anima latina - Lucio Battisti (Numero Uno)
9) Can't get enough - Barry White (Philips)
10) Just another way to say I love you - Barry White (Philips)

SONO USCITI SUL MERCATO...

... 45 GIRI

Let's all go back / Anglosaxon woman - Il Rovescio della Medaglia (Frog)
Ice blocks / Uauah! - Golden Mercur (Yep)
Candy baby / Silver clouds - Prenestum 452 (Euro International)
Amava / Un po' di più - Mersia (Polydor)
Ricordi da bruciare / Il letto sfatto - Ricky Belloni (PDU)
Una danza / Pedine - Donatella Moretti (Joker)
Il padrino - parte II / Violino-ino - Piergiorgio Farina (Produttori Associati)
Siamo stati innamorati / Negli occhi, nel cuore, nell'anima - Tony Del Monaco (Cetra)
Per un momento / Nella tua mente sono lui - Gruppo 2001 (Mercury)
Mariposa / Pasadena - Pueblo (Polydor)

... 33 GIRI

Curved Air live - Curved Air (Deram)
Blues jays - Justin Hayward and John Lodge (Threshold)
Il tempo degli dei - Donatello (Intingo)

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

(continua da pag. 3)

correre, a costruzioni ultimate, alla assegnazione degli alloggi, in parola ove, a suo tempo, abbiano presentato, nei termini, apposita domanda e siano state inclusi nella graduatoria all'uopo predisposta.

Speriamo che Lei sia tra questi.

SITUAZIONI SPIACEVOLI

Cara « Voci »,

sono un assistente capo di Sesto S. Giovanni, assunto in servizio nel settembre del 1956, come manovale, assieme ad alcuni altri colleghi. Faccio presente lo sviluppo di carriera: dal 1956 al 1961 manovale, dal 30 giugno 1961 a tutto il 1967 deviatore, 1.1.1968 primo deviatore, 1.1.1969 assistente di stazione (concorso interno), 1.1.1974 assistente capo (parametro 188) stipendio 123.000 assegno 73.000.

I colleghi assunti con la stessa data, altro sviluppo di carriera: manovale, primo manovratore, manovratore capo. I suddetti colleghi oggi con la famosa coda del riassetto si trovano allo stipendio di Lire 131.000 e assegno 80.000.

Come bene si vede la differenza netta di L. 15.000 tra il loro ed il mio stipendio.

Cara « Voci », è mai possibile che con una stessa anzianità di servizio un assistente capo con parametro superiore abbia uno stipendio inferiore di Lire 15.000?

I principi che regolano la disciplina di un Ente non devono mai essere superati.

Con una stessa anzianità di servizio fra vari agenti, malgrado tutte le code di riassetto o errori vari, l'inferiore in grado e di parametro, non deve superare lo stipendio del superiore, altrimenti perderebbe di significato tutta la struttura gerarchica e l'incentivo di migliorare la propria situazione attraverso concorsi interni. Spero in una tua risposta attraverso il giornale « Voci della Rotaia » di cui sono abbonato.

Lodi Rizzini
Fermo
matricola 440711

Trascriviamo la risposta avuta in proposito dal Servizio Personale:

● *Si fa riferimento alla lettera indirizzata a codesta Redazione dal dipendente in oggetto il quale lamenta che il DP.R. 1079/70 (concernente il riassetto degli stipendi) e la successiva L. 27/1974 (code del riassetto) non hanno apportato sensibili benefici economici alla categoria a cui appartiene.*

Al riguardo si osserva che le lamentele formulate dall'interessato non traggono motivazione da atti concernenti l'applicazione delle leggi citate, ma da una ritenuta sperequazione di trattamento nei confronti della categoria cui l'interessato appartiene.

Senza entrare nel merito di quanto asserito, deve rilevarsi che il trattamento economico del personale deve ovviamente strutturarsi sul criterio della differenziazione retributiva in relazione all'impegno e alle responsabilità proprie delle mansioni nelle singole categorie del personale.

TRE CASI PIU' DUE

Gentile Direttore,

vorrei una delucidazione circa la esatta applicazione della *legge numero 2 marzo 1974 n. 77* riguardante le festività infrasettimanali coincidenti in tutto o in parte con i riposi settimanali di turno.

A tal fine, onde evitare interpretazioni diverse fra un impianto e un altro il sottoscritto chiede di conoscere il compenso spettante per ciascun esempio sotto riportato.

Prendendo come esempio i giorni 1, 2, 3, 4 di un qualsiasi mese:

1) l'Agente il giorno 1 smonta alle ore 6, il giorno 2 Rs, il giorno 3 Rc, il giorno 4 turno 14/22 (giorno 2 festività infrasettimanale);

2) l'Agente il giorno 1 smonta alle ore 6, il giorno 2 Rs, il giorno 3 Rc, il giorno 4 turno 14/22 (giorno 1 festività infrasettimanale);

3) L'Agente il giorno 1 smonta alle ore 6, il giorno 2 Rs, il giorno 3 Rc, il giorno 4 turno 14/22 (giorno 4 festività infrasettimanale).

Se per eccezionali esigenze di servizio i riposi spettanti per turno vengono rinviati, a quale trattamento si ha diritto?

Se i due riposi settimanali per turno non sono accoppiati e con l'approvazione sindacale sfogati in due giornate distinte, chi si viene a trovare in uno dei casi sopra riportati a quale liquidazione ha diritto?

Rossitto Giuseppe
Priolo Melilli

● *Ecco quali sono le disposizioni:*

1) compenso per lavoro straordinario festivo per un numero di ore pari alla metà dell'orario ordinario giornaliero;

2) compenso come lavoro straordinario festivo per le prestazioni rese oppure, a richiesta, recupero della festività infrasettimanale;

3) stesso trattamento di cui al punto 2) e, inoltre, compenso per lavoro straordinario festivo per un numero di ore pari all'orario ordinario giornaliero.

Nei due ultimi casi esposti si ha titolo, rispettivamente:

— al cumulo del trattamento di cui all'art. 2 della legge 77/1974 con quelli stabiliti dalle vigenti disposizioni in materia di remunerazione delle prestazioni rese nelle giornate di riposo settimanale (punto 6 della circolare P. 3.1/3.2./14900 del 9.10.1974);

— al trattamento indicato nella suindicata circolare con riferimento a quella delle due assenze dal servizio che nel turno Mod. M. 149 sarà stata predeterminata come riposo settimanale.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

L'ANNUALE conferenza alla stampa estera, organizzata in occasione dell'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, si è svolta a Perugia, presenti autorità ed esperti FS. Ne hanno ampiamente riferito « Il Sole/24 Ore » con un documentato servizio di G. Capezzuoli, e « La Nazione », che non ha mancato di porre in rilievo come quest'anno si tratti di un orario « condizionato » dalla crisi energetica, dalla crisi economica e dall'attesa dell'entrata in funzione di una tratta della direttissima Roma-Firenze, che migliorerà notevolmente il traffico sull'intera linea Roma-Milano.

IL GLOBO, IL MESSAGGERO, PAESE SERA, nel fornire ai propri lettori le informazioni di rito nella circostanza, hanno ricordato le difficoltà che da dieci anni a questa parte l'Azienda FS deve affrontare e superare, dato che l'avvenimento è concomitante con l'applicazione dell'ora legale nel Paese.

« Sono ventiquattro i treni italiani che con il nuovo orario estivo supereranno i 100 Km orari come velocità commerciale » ha scritto il ROMA; « Il treno più veloce sarà ancora il super-rapido tra Napoli M. e Roma: un'ora e trentacinque minuti di percorrenza » ha precisato IL TEMPO. M. Righetti, sul CORRIERE DELLA SERA, ha ritenuto opportuno fornire alcune precisazioni e chiarimenti sull'argomento, facendo presente che è ferma intenzione dell'Azienda di assicurare un più rigoroso rispetto degli orari. I numerosi nuovi rotabili che entrano in servizio in questi giorni, ha osservato inoltre l'A., indubbiamente concorreranno a migliorare il comfort di viaggio.

Il numero dei convogli in circolazione è stato contenuto il più possibile e si è anche proceduto alla « potatura » di tutti quei treni che in passato hanno registrato uno scarso afflusso di viaggiatori, hanno annunciato IL PICCOLO e ORE 12, aggiungendo che per la stessa ragione sono stati soppressi anche alcuni treni in servizio internazionale. IL FIORINO si è infine occupato del settore del trasporto merci, rilevando che una delle novità del nuovo orario è proprio questa: « meno treni merci ma più puntuali e meglio inquadrati nel contesto del traffico globale ».

In sostanza, « le ferrovie italiane saranno più veloci a partire dal 1976 » ha assicurato IL GLOBO, parlando dei programmi di potenziamento dell'Azienda illustrati dallo stesso Direttore Generale, ing. Mayer, in alcune dichiarazioni rese ad un'agenzia di stampa. « Entro l'anno in funzione nuovi rivoluzionari treni sulle ferrovie italiane » ha scritto da parte sua IL FIORINO commentando quelle dichiarazioni ,e il CORRIERE DELLA SERA « A centoquaranta all'ora i nuovi treni pendolari ».

L'UMANITA' si è invece soffermato sui programmi che prevedono il completamento del piano elaborato dalle FS per lo sviluppo dell'elaborazione elettronica, ponendo in risalto che l'applicazione di tali tecniche nel settore delle merci riguarderà oltre che l'aspetto tecnico, anche quello commerciale del trasporto. « L'Azienda statale si sta ammodernando per rispondere alle esigenze dei passeggeri » ha commentato ORE 12; entro il prossimo biennio altre quaranta stazioni saranno collegate al sistema di teleprenotazione posti e telebiglietteria FS. E' inoltre in fase di realizzazione un progetto che prevede l'interconnessione del sistema elettronico di prenotazione con quello di altri sei Paesi europei.

Anche per quanto riguarda la « direttissima » le notizie sono positive: è ormai in corso di ultimazione la progettazione definitiva per l'ansa di Arezzo e, come hanno riferito IL GLOBO, IL GIORNALE, IL POPOLO, LA NAZIONE e IL GIORNALE D'ITALIA, il Consiglio dei Ministri in una delle sue recenti riunioni ha approvato un disegno di legge che stanzia altri duecento miliardi per il proseguimento dei lavori sull'importante nuova arteria.

Un'altra notizia che è stata accolta con interesse e soddisfazione dalla stampa è quella riguardante le commesse di materiale rotabile all'industria nazionale. Come ha precisato G. Capacci su IL GLOBO, infatti, il Consiglio d'Amministrazione FS in attuazione del Piano di interventi straordinari di 2000 miliardi ha assegnato all'industria privata la costruzione di mezzi di trazione, di convogli per pendolari, di carrozze per viaggiatori e carri merci per un totale di 717 miliardi, di cui il 43,61 per cento ad officine del Sud. « Assicurate commesse per due anni e mezzo » ha scritto IL POPOLO; « in cantiere i primi treni dei pendolari » ha detto LA NAZIONE, che ha pure posto in risalto i nuovi concetti che sono alla base della politica dei trasporti attuata nel Paese, quali sono emersi dalle stesse parole del responsabile del Dicastero nel corso di una visita effettuata ad alcuni cantieri dell'Italia centrale. Dei programmi ferroviari a più breve termine, anch'essi di grande interesse per i benefici immediati che apportano nei vari settori dell'esercizio, nel loro complesso, si sono occupati IL CORRIERE DEI COSTRUTTORI, IL SOLE/24 ORE, La GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO e IL FIORINO. Sulle prospettive che riguardano in particolare la Liguria si è soffermato IL LAVORO: « i treni sono pieni, le Ferrovie provvederanno ». Della Campania si sono occupati il periodico L'INDUSTRIA MERIDIONALE: « il treno alla conquista del Sud » e IL GIORNO: « una politica dei trasporti per risolvere gli squilibri dell'economia della Campania ».

IL CORRIERE DEL GIORNO e il periodico della Regione hanno illustrato i problemi e i programmi interessanti le Puglie, quelli riguardanti il Veneto, con particolare riguardo ai trasporti dei pendolari, sono stati trattati da LA STAMPA, mentre LA NUOVA SARDEGNA e TUTTO hanno riferito sull'esame della situazione aeroportuale e ferroviaria dell'Isola, che è stato fatto alla presenza dello stesso Ministro dei Trasporti, sen. Martinelli.

Maria Guida

Il fatterello del mese

« Pago ed esigo di essere servito come voglio ». Questa la pretesa di un anziano signore, forse non molto pratico di treni, che per cambiare linea non voleva scendere dalla vettura. Proveniente da V. e diretto ad A., giunto nella stazione di P. avrebbe dovuto scendere e cambiare convoglio: non ne ha voluto sapere. Avendo egli pagato il biglietto per A. dovevano essere le ferrovie a portarcelo, senza tante storie e soprattutto evitandogli il fastidio del trasbordo. Di fronte a tanta determinazione è stato necessario chiedere l'intervento di due robusti facchini.

MG

Le vostre ricette

Care amiche, eccomi di nuovo a voi con due altre ricette, che hanno in comune l'ingrediente fondamentale: il pollo. La prima è di Mirella Carrubbo di Livorno, l'altra della collega di Redazione Jole Lang. Ve le trascrivo, non senza raccomandarvi ancora una volta di inviare, con le ricette, fotografie che vi ritraggano — possibilmente — dinanzi ai fornelli. Ciao a tutte.

MARINA

PETTI ALLA FERROVIERA

Dosi per 4 persone: mezzo kg. di petti di pollo, 1 cucchiaio di farina, mezzo bicchiere di vino, olio, sale, pepe q.b.

In una padella con dell'olio rosolare i petti e appena hanno preso un bel colore dorato annaffiarli con il vino e aggiungere a pioggia, dopo qualche istante, la farina e cuocerli finché non si formi una besciamella. Servirli caldi o freddi con una insalata di stagione.

Mirella CARRUBBO

POLLO AL FORMAGGIO

Ingredienti: 1 pollo, 100 grammi di margarina, 250 grammi di funghi champignon o 50 gr. di funghi secchi, 6-7 cucchiai di brandy, 5 cucchiai di latte, 4 formaggini teneri, 1 spicchio d'aglio, 1 dado per brodo, sale, pepe.

Pulire, lavare, asciugare il pollo tagliato a pezzi.. Soffriggere lo spicchio d'aglio nella margarina, toglierlo quando è biondo; mettere a rosolare i pezzi di pollo leggermente infarinati, spruzzarli con un goccio di brandy, appena evaporato unire un mestolo d'acqua e il dado. Lasciar cuocere per una mezz'oretta. Togliere il pollo, disporlo su un piatto di portata caldo. Nello stesso tegame mettere a cuocere per circa 5 minuti i funghi tagliati a fettine (fatti rinvenire in acqua calda se sono secchi): salare, pepare abbondantemente, quindi versare il brandy rimasto e i formaggini diluiti col latte. Rimescolare per qualche minuto, versare sul pollo e servire caldissimo.

Jole LANG

PER VOI RAGAZZI

Il prodigioso Mozart

SI PUO' dire che pochi concerti di musica classica non comprendano qualche composizione di Mozart che, comunque, è troppo noto perché non l'abbiate sentito nominare sia pure una volta. Ma forse non saprete che Wolfgang Amadeus Mozart è stato un autentico genio fanciullo. Nato nel 1756 e avviato all'età di quattro anni allo studio della musica dal padre, dimostrò prestissimo grande perizia e sensibilità suonando sia l'organo che il pianoforte. A sette anni, sempre accompagnato dall'inseparabile padre, girò per le città musicali dell'Europa, quali Parigi, Monaco di Baviera, Milano, Roma, Napoli e Venezia, impegnato in una serie di concerti.

Il ragazzo, tuttavia, ben presto cominciò a non essere più soddisfatto di suonare musica scritta da altri e creò brani suoi originali, aggiungendo così all'attività di concertista quella di compositore. A dodici anni aveva già composto tante opere che il padre ritenne conveniente catalogarle.

Era ormai un musicista completo e straordinario, sia per la vastità dell'esperienza che per la genialità delle idee e la sua fama si estendeva sempre più, anche se non di pari passo con il successo dal punto di vista pratico.

W.A. Mozart, il più limpido e completo genio musicale che la storia ricordi, morì a soli 35 anni; era quasi povero e venne sepolto nella fossa comune del cimitero di Vienna. Aveva lasciato oltre 600 composizioni che spaziano in tutti i generi dell'arte della musica, dal *lied* alle composizioni strumentali, dal melodramma alla musica sacra.

Il piccolo Mozart — in una antica stampa — che suona, accompagnato dal padre e dalla sorella.

PERLE SCOLASTICHE

— A quel tempo gli uomini primitivi usavano mortaio e pestello per metterci la minestra.

— La canoa è un buco scavato in un tronco.

— Carlo Magno era un imperatore cristiano perché fu incoronato nell'800 mentre Gesù era nato nel 753 avanti Cristo.

— Socrate preferì un'innocente condanna ad una facile fuga. esempio così di valore morale e materiale.

— Abbiamo pochi vetri, e tra quelli il maggior numero è di legno compensato.

— (Allegri, ragazzi! Questa è di un padre) "Giustifico l'assenza di mio figlio avendo egli dovuto andare a nozze ieri pomeriggio".

(da « Meridiana »)

La foto misteriosa

CHE COS'E'

1) Il fondo di un paniere di vimini intrecciati; 2) Una piccola parte di cintura usata; 3) Il particolare di una pittura esposta in una recente mostra; 4) Una parte di un trapano a mano; 5) La parte superiore, finemente lavorata, di una scarpa; 6) Un ingrandimento in laboratorio di una coltura di microbi; 7) Un pezzo di stuoia.

ASPIZ

La risposta esatta è la n. 5.

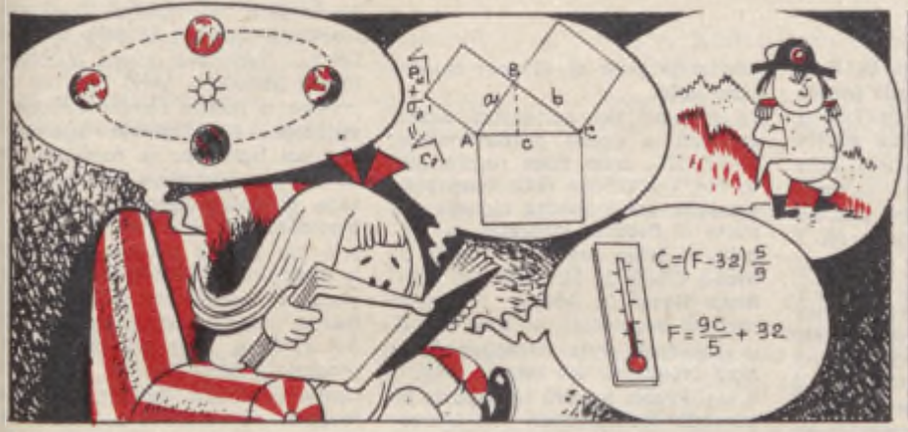
Già moltissimi studenti son tranquilli e son contenti:

hanno la soddisfazione di una bella promozione.

Ma per altri, tempi grami, già li aspettano gli esami

ed è tutto un ripassare rivedere ricordare,

mentre incombe la paura di una brutta bocciatura.



Tutti studiano di già con impegno e volontà

ma ci vuole gran memoria: l'aritmetica, la storia

lingue, scienze geografia... quanta roba mamma mia!

Zio Frescura è già impegnato a studiare un apparato,

un'ennesima invenzione che sistemi la questione.

Ecco, pronto, il « memorante » radar vigile e pensante

che in un flusso musicale fa il notturno culturale.

Mentre dorme, lo studente senza accorgersi di niente

si ripassa il suo programma tra nozioni e pentagramma.

Col sistema « memorante » risultato entusiasmante!

La memoria adesso esplode tutti prendon dieci e lode

e l'esame è un godimento un gran bel divertimento.

Tra la gioia degli studenti e il tripudio dei presenti

tutta quanta Bassamura ora inneggia a zio Frescura

genialissimo inventore grande mente e grande cuore.

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

CARI AMICI, eccoci al nostro appuntamento mensile.

Informo il sig. **Narciso Vezzaro** da Bolzano di aver interessato il reparto competente della divisione pensioni del Servizio personale a dare sollecito corso all'istruttoria relativa alla pensione privilegiata e ciò a seguito del parere positivo medico-legale emesso nei suoi confronti in data 13-7-73 dall'Ispettorato sanitario di Verona. Adesso deve soltanto attendere che l'intero procedimento venga portato a compimento.

Al sig. **Pietro Mantovani** da Roma chiarisco che la differenza in meno, rilevata dalla notifica, nella liquidazione della pensione è derivata dalla non inclusione in essa della indennità pensionabile; alla qualcosa, peraltro, l'Ufficio competente ha già provveduto ed il relativo ruolo di pagamento dai primi di luglio dovrebbe trovarsi presso la locale Direzione provinciale del tesoro. Per lo stesso motivo è stata riliquidata la buonuscita, la cui differenza sarà stata di certo riscossa. Per quanto riguarda, invece, il calcolo delle c.d. competenze accessorie nella base pensionabile, l'interessato, cessato dal servizio il 19-2-1974, anteriormente cioè all'entrata in vigore della legge n. 22 del 1974 (1-3-1974), ha titolo solo all'aumento percentuale concesso dall'art. 5 della predetta legge, come ampiamente precisato nel decorso n.ro 3 del periodico.

Il sig. **Amleto Canella** da Ferrara, conduttore a riposo dall'8-9-1971, pone due domande anche a nome di altri colleghi appartenuti al personale viaggiante ed abbonati al nostro periodico:

1) circa il diritto all'aumento percentuale concesso dall'art. 5 della legge n. 22 la risposta è affermativa (sempre che la cessazione dal servizio del personale viaggiante sia anteriore al 1° luglio 1973);

2) sulla riscattabilità delle campagne di guerra ai fini della buonuscita, almeno fino al momento della consegna di questo scritto in redazione, nessuna decisione è stata presa dal Consiglio di amministrazione dell'OPAFS. Né è dato prevedere quando ciò avverrà e la decorrenza che sarà fissata come data iniziale di ammissibilità al beneficio.

Questo secondo punto risponde ad analoga richiesta avanzata dal sig. **Cherubino Marinucci** da Roma e dal sig. **Letterio D'Andrea** da Messina.

Tranquillizzo il sig. **Luigi Morandini** da Trieste che le operazioni meccanografiche inerenti alla liquidazione definitiva della sua pensione sono in fase di ultimazione e presto il ruolo di pagamento sarà presso la competente Direzione provinciale del tesoro.

Al sig. **Umberto Esposito** da Aversa, a riposo dall'11-4-1973, va precisato che la notizia letta sulla stampa quotidiana non era un errore del giornalista, ma si riferiva al personale civile dello Stato, mentre ai ferrovieri l'indennità pensionabile è stata concessa a partire dal 1° luglio 1973.

La stessa precisazione riguarda il sig. **Ciro Oliviero** da Portici.

Informo il sig. **Giuseppe Di Paola** da Acerra che il diritto alla pensione obbligatoria a carico dell'I.N.P.S. è imprescrittibile; la prassi adottata dall'Istituto di comunicare all'interessato di « archiviare » la pratica nel termine di sei mesi vuol solamente significare che trascorso il detto periodo la pratica non viene più tenuta in evidenza e viene restituita all'archivio. Allorché l'interessato esibirà la copia del decreto concessivo della pensione ferroviaria, l'I.N.P.S. farà riprendere il cammino al procedimento relativo alla pensione, momentaneamente archiviato. Se al momento di leggere queste righe non fosse ancora in possesso della copia del decreto della pensione ferroviaria, il sig. Di Paola può richiedere all'Ufficio personale compartimentale di Napoli una dichiarazione interlocutoria, diretta alla sede provinciale dell'I.N.P.S., in cui si attesti che egli è tuttora in attesa del provvedimento di quiescenza, in fase di liquidazione.

La lamentela, in verità espressa in forma urbana, del sig. **Lamberto Palla** da Torino sulla mancata modifica della sua pensione in dipendenza dell'aumento periodico ottenuto in applicazione dell'art. 29 della l. 15-2-1967 n. 40 si è rivelata fondata. Lo informo, pertanto, che l'Ufficio competente ha sollecitamente iniziato il procedimento inteso a dare attuazione alla sua richiesta.

Al contrario, comunico al sig. **Giuseppe Masia** da Milano che non ha titolo agli scatti di stipendio in base al citato art. 29. Tale articolo, infatti, prevede la valutazione, ai fini predetti, del servizio reso presso l'Azienda nella posizione di aventizio straordinario o di contrattista, mentre egli ha prestato il servizio pre-ruolo nella posizione di sussidiario, il cui sistema di valutazione è stato regolato dalla precedente disposizione contenuta nell'art. 3 della l. 18-2-1963 n. 304.

La domanda di revisione presentata dal sig. **Giovanni Amorati** da Bologna intesa ad ottenere la valutazione in pensione del servizio di aventiziato reso anteriormente al 18° anno di età non può avere alcuna efficacia, dato che il di lui trattamento di quiescenza risulta calcolato sulla base di 43 anni di servizio utile.

Le pensioni dei sottonotati amici, collocati a riposo posteriormente all'1-7-1973, sono state regolarizzate con l'inclusione nella base pensionabile dell'indennità mensile: si tratta di **Battista Viappiani** da Trecate, di **Tullio Pesolo** da Torino, di **Nicola Cibelli** da Molfetta e di **Tommaso Rossi** da Milano. I relativi ruoli di pagamento si trovano già in possesso delle rispettive Direzioni provinciali del tesoro. Inoltre, il sig. **Pesolo** troverà la risposta al secondo quesito poco più appresso; informo il sig. **Cibelli** che non può chiedere gli interessi per il ritardato godimento dell'indennità pensionabile, dato che in base alla giurisprudenza in materia i debiti pecuniari dello Stato, in deroga all'art. 1281 cod. civ., diventano liquidi ed esigibili e generano come tali l'obbligo del pagamento degli interessi di diritto (c.d. corrispettivi) a carico dell'Amministrazione soltanto dopo che la spesa sia stata ordinata con l'emissione del relativo titolo di spesa; quanto all'aspirazione allo scatto anticipato per l'anno 1974, le operazioni per le graduatorie in sede locale hanno avuto inizio e tutto dipenderà dal posto che verrà ad occupare a scrutini ultimati in sede centrale. Per il sig. **Rossi** aggiungo che, essendo in quiescenza dall'8-7-1974, egli ha anche diritto al calcolo nella base pensionabile delle c.d. competenze accessorie ai sensi della legge n. 22 del 1974, sempre che abbia avanzato, nei termini stabiliti, l'istanza richiesta dall'art. 3 di detta legge per il riscatto, a tali fini, del servizio prestato anteriormente all'1-3-74. In tale ipotesi, peraltro, ove dal provvedimento relativo all'indennità pensionabile recentemente notificatogli non dovesse risultare ancora calcolato il decimo, o la sua frazione spettante, dello stipendio pensionabile, ciò avverrà in una ulteriore fase, allorché l'Ufficio competente avrà ricevuto dal Compartimento la richiesta domanda debitamente istruita. Quanto precisato, naturalmente, vale per tutti coloro che si trovano nella stessa posizione del Rossi.

A quest'ultimo, ancora, ed ai sigg. **Umberto Macchi** da Livorno, **Luigi Piscitelli** da S. Felice a Cancello e **Carmelo Corselli** da Marsala, i quali chiedono notizie d'ordine generale su di un'eventuale riliquidazione delle pensioni e sull'estensione dell'indennità mensile ai collocati a riposo anteriormente all'1-7-1973, rinvio a ciò che ho scritto sull'argomento nel n. 5 scorso di « Voci ».

Ora, per rispondere alle richieste del sig. **Vincenzo Camberini** da Genova-Pontedecimo e del già ricordato sig. **Pesolo**, parliamo un momento di alcune disposizioni che regolano le pensioni di riversibilità. In particolare, il sig. Camberini, richiamandosi alla notizia riportata sul n. 2 del 1974, chiede di conoscere se, in seguito all'entrata in vigore del nuovo t.u. delle norme sul trattamento di quiescenza, possa conseguire la pensione di riversibilità quale vedovo di insegnante elementare. Al riguardo, va puntualizzato che l'art. 81 dello schema del t.u. conteneva quanto pubblicato sul periodico, tanto che nel riportare la notizia l'amico Antonelli aggiungeva testualmente « speriamo che nel frattempo la formulazione non venga cambiata ». Purtroppo, in sede di approvazione del decreto presidenziale si è verificato proprio ciò che si paventava e così la disposizione concernente la pensione di riversibilità a favore del marito inserita nel citato art. 81 del d.P.R. n. 1092 del 1973 ha riprodotto integralmente l'analoga norma contenuta nell'art. 11 della legge n. 46 del 1958 e, perciò, richiede che il vedovo per aver diritto alla pensione debba risultare inabile a proficuo lavoro, a carico della defunta moglie e che abbia contratto matrimonio quando la stessa non aveva compiuto i cinquanta anni. Come vede, lei non è stato favorito dalle decisioni finali adottate in materia. Non così per il caso segnalato dal sig. Pesolo e riguardante il padre, capo treno di 1ª cl. anch'egli in quiescenza, che, proprio in virtù della novità introdotta nello stesso art. 81 in tema di matrimonio contratto dal pensionato, la di lui matrigna potrà conseguire (auguro in un tempo più lontano possibile) la pensione di riversibilità. Per tale ipotesi, infatti, l'art. 81 ha confermato soltanto la durata minima del matrimonio per due anni, mentre ha elevato la differenza di età tra i coniugi da 20 a 25 anni ed ha eliminato ogni limite di età per la celebrazione del matrimonio da parte del pensionato ultrasessantacinquenne. Ed è proprio quest'ultima innovazione che garantisce, nel caso prospettato, il diritto alla pensione di riversibilità.

Da ultimo, rispondo alla sig.ra **Adelina La Selva** vedova **Di Francesco** da Francavilla al Mare informandola che la trattenuta sulla sua pensione relativa al riscatto dell'alloggio doveva terminare con il mese di febbraio 1974 e non a settembre del 1973, poiché il decennio per il pagamento delle quote di ammortamento andava dal marzo 1964 al febbraio 1974. L'interessata, ove la trattenuta fosse ulteriormente continuata, dovrà rivolgersi alla Direzione prov.le del tesoro di Chieti, avendo il Servizio Ragioneria provveduto ai propri adempimenti.

G. B. PELLEGRINI

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

CONCORSI PUBBLICI

Posti	QUALIFICA	Destinazione vincitori	NOTE
	IN CORSO DI ESPLETAMENTO		
28	**CAPO DEPOSITO** (Trazione)	TO. MI. CA.	Idon. 78: in corso approv. graduatorie
15	**DISEGNATORE** (Trazione)	Serv. Mat. e Traz.	Idon. 43: richiesta titoli per formazione graduatoria
50	**DISEGNATORE** (Lavori)	Tutti i Comp.ti	Prova orale dal 14-5 al 19-6 - ammessi 557
95	**CAPO TECNICO** (Imp. Elett.)	TO. MI. TS. BA. RC. CA.	Prova orale dal 19-5 al 26-6 - ammessi 329
22	**APPLICATO** (stenodattil.)	Direz. Gener.le	Idonei 108: assunz. 22+36 idonei
70	**APPLICATO TECNICO** (Traz.)	TO. MI. VR. VE. BO. FI. PA. CA.	In corso assunzione nei vari Compartimenti
75	**APPLICATO TECNICO** (Lavori)	Comp. tutti: **meno GE. NA.**	Compilaz. grad. VE. VR. TS. CA. - Rich. tit. FI. BA. RC. - Rev. elab. TO. MI. AN. RM. PA.
20	**GUARDIANO**	Torino	In corso assunz. vinc. + 303 + 150 idonei
40	**SEGRETARIO** (ragioniere)	Direz. Gener.le	Prova orale dal 26-5 al 28-6 - ammessi 823
82	**OPERAIO QUALIFICATO**	TO. MI.	In corso assunz.: TO. vinc. +168 id.; MI. vinc. +140 id.
7	**ISPETTORE** (ing. ind.le)	C.E.U.	Prova orale prevista settembre - ammessi 43
22	**SEGRETARIO** (amministr.vo)	Direz. Gener.le	Revis. elab. prova scritta (n. 7505)
18	**ISPETTORE** (giurispr.za)	Direz. Gener.le	Esame domande pervenute (n. 1.690)
18	**ISPETTORE** (econom. e comm.)	Direz. Gener.le	Esame domande pervenute (n. 750)
6	**ISPETTORE** (matem. e altre)	C.E.U.	Esame domande pervenute (n. 400)
90	**CAPO STAZIONE**	VR. VE. TS. AN. NA. BA. RC. CA.	Pubbl. sulla G.U. n. 153 del 12.6.1975 e B.U. n. 11 del 15.6.1975 scad. present. domanda 12.7.1975
130	**CAPO GESTIONE**	Comp. tutti; **meno RM. PA.**	Pubbl. sulla G.U. n. 153 del 12.6.1975 e B.U. n. 11 del 15.6.1975 scad. present. domanda 12.7.1975
90	**APPLICATO**	Comp. tutti; **meno GE. BO.**	Pubbl. sulla G.U. n. 153 del 12.6.1975 e B.U. n. 11 del 15.6.1975 scad. present. domanda 12.7.1975

IN CORSO DI REGISTRAZIONE ALLA CORTE DEI CONTI:

201 Operaio Qualificato (Lavori), Comp.ti tutti; 200 Operaio Armamento (Comp.to Torino); 2 Ispettore (fisica) Istit. Sper.le; 90 Ispettore (ingegnere) Direz. Gen.le; 8 Infermiere - Serv. Sanit.; 12 Tecnico di Radiologia - Serv. Sanit.; 9 Operaio Qualificato (Carpent. legno).

Sono inoltre in corso di programmazione o di approntamento: 4 Ispettore (chimica o chimica ind.le); 14 Ispettore (medico); 2 Capo Tecnico (tessile confez.); 40 Conduttore (per i Comp. di MI. VE. TS. CA.); 20 A. Macchinista (TO. MI.); 100 Manovratore (MI.); 90 Capo Tecnico (TO. VE. TS. GE. AN. RM. NA. RC. CA.); Capo Tecnico (Serv. I.E.); Capo Tecnico (Istit. Sper.le); 150 Capo Tecnico della Linea; 20 Assistente di Stazione (VR. TS.); 10 Gestore (CA.); 60 Operaio Armamento (MI. TS. GE. BO. CA.); 70 Operaio Qualificato (Traz. per TO. MI. VR. BO. GE. BA. CA.); Operaio Qualificato (I.E. per TO. MI. GE. CA.); 30 Guardiano (MI. VE. TS.); 25 Manovale (TO. MI. TS.); Ausiliario di fermata.

CONCORSI INTERNI

IN CORSO DI ESPLETAMENTO:

Ispettore p.le - Ispettore: Prova scritta il 13.7.1975.
Revisore superiore: esame domande pervenute.
Segretario (amministrativo): ammessi esame orali 107: in corso esami.
Capo Gestione: prova scritta il 22.6.1975.
Capo Deposito: in corso esame elaborati (425).
Capo P.V.: in corso esame elaborati (451).
Capo Tecnico della linea: idonei 400; in corso formazione graduatoria.
Applicato Tecnico (ex comb.): in corso immissione residui idonei.

PRESTITI PER ACQUISTO O COSTRUZIONE CASE

Con DM 6411 del 23-4-1975 sono state apportate modifiche alla procedura per l'erogazione dei prestiti di cui alla legge 605/1966 (Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per ferrovieri) ed adegua i costi massimi di progetto a vano da tenere presenti per la concessione dei prestiti stessi.

I costi massimi di progetto a vano convenzionale, riferiti alla costruzione completa d'impianto di riscaldamento a termosifone centrale e comprensivo anche del valore dell'area edificabile e attrezzature della medesima, vengono modificati come segue: per le Province di Perugia, Frosinone, Rieti, Campobasso, Benevento, Brindisi, Foggia, Lecce, Potenza, Cosenza, Reggio Cal., Caltanissetta, Siracusa, Cagliari **Lire 2.625.000;** per le province di Macerata, L'Aquila, Chieti, Pescara, Teramo, Avellino, Salerno **L. 2.685.000;** per le province di Rovigo, Terni, Ascoli Piceno, Latina, Caserta, Bari, Matera, Catanzaro, Agrigento, Catania, Enna, Messina, Palermo, Trapani, Sassari **L. 2.745.000;** per le province di Cuneo, Padova, Treviso, Vicenza, Udine, Arezzo, Lucca, Siena, Viterbo, Taranto, Ragusa, Pordenone **L. 2.805.000;** per le province di Alessandria, Asti, Brescia, Cremona, Verona, Gorizia, La Spezia, Forlì, Grosseto, Pistoia, Ancona, Pesaro **L. 2.870.000;** per le province di Novara, Aosta, Bergamo, Mantova, Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Livorno, Nuoro, **L. 2.930.000;** per le province di Vercelli, Como, Pavia, Sondrio, Belluno, Venezia, Ravenna, Firenze, Massa C., Pisa, Napoli **L. 2.990.000;** per le province di Trieste, Imperia, Savona **L. 3.050.000;** per le province di Milano, Varese, Roma **L. 3.115.000;** per le province di Torino, Genova **L. 3.175.000;** per la provincia di Trento **L. 3.285.000;** per quella di Bolzano **L. 3.660.000.**

Al riguardo il Servizio Personale con circolare P. 4.2.4/11900 del 15-5-1975 ha emanato le opportune norme esplicative e di adempimento.

CESSIONE IN PROPRIETA' ALLOGGI F.S.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, con circolare n. 2135 del 27-12-1974, a modifica di quanto stabilito con precedente circolare n. 6554 del 23-12-1965, ha precisato che, nel caso in cui i cessionari degli alloggi di tipo economico e popolare vengano dichiarati decaduti dal diritto ad acquistare gli alloggi stessi per morosità, continua per essi a sussistere il rapporto di assegnazione in locazione sempre che abbiano continuato ad abitare detti alloggi.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

La settimana nazionale del Tempo Libero

SI E' SVOLTA, dal 29 maggio al 4 giugno, la 2ª edizione della « Settimana Nazionale Ferroviaria del Tempo Libero » indetta dall'Ufficio Centrale DLF e organizzata dalla Sezione di Firenze con la collaborazione delle Sezioni di Pistoia, Pontassieve e Prato.

Nell'arco di sette giorni si è riunito un numero considerevole di ferrovieri, molti con le rispettive famiglie, provenienti da tutta l'Italia per partecipare ad appuntamenti sportivi, sportivo-turistici e culturali.

Il motivo che ha dato vita a questa iniziativa è da ricercarsi in quella politica del tempo libero, perseguita dalla nostra Azienda, a cui fa riferimento l'Ing. Mayer nel saluto rivolto ai partecipanti. Si vuole cioè fornire ai ferrovieri dopolavoristi una consistente possibilità d'incontro, di contatto umano, di scambio di esperienze, di amicizia.

Vediamo adesso, in concreto, come si è articolata questa seconda edizione. Le attività svolte sono state dieci, di cui cinque a carattere nazionale (Bocce a coppie R.N., Tennis, Tiro al piattello - fossa, Cinema F.R. e Fotografia artistica) e cinque a carattere intercompartimentale (Filatelia, Cicloturismo, Pesca, Judo e Calcio). Sono state, quindi, sei sportive (Bocce, Tennis, Tiro, Pesca, Judo e Calcio), una sportivo - turistica (Cicloturismo) e tre culturali (Cine, Foto e Filatelia). Va inoltre ricordato che il Tiro al piattello s'è svolto a Montecatini, il Cinema F.R. a Prato, la Pesca a Pontassieve; tutto il resto a Firenze.

La partecipazione è stata numerosa ed entusiasta. Cito qualche dato, alla spicciolata, perché il lettore possa farsene un'idea. Tiro al piattello: 132 partecipanti, per un totale di 27 Sezioni di 9 Compartimenti. Tennis: 167 atleti, di 12 Sezioni di 7 Compartimenti. Bocce: 137 coppie di 41 Sezioni. Fotografia: ammesse, dopo una severa selezione, opere di 146 autori di 23 Sezioni. Pesca e cicloturismo: rispettivamente 320 e 547 partecipanti. E così via. La partecipazione più scarsa si è avuta nel Cinema F.R. con sole 11 opere (8 autori, 7 Sezioni).

Un interesse del tutto particolare ha destato il Concorso di Fotografia, con una polemica e costruttiva relazione di Luciano Ricci a nome della giuria e con un lusinghiero articolo apparso su « La Nazione ».

Tra i visitatori illustri si è avuto il Vice Direttore Generale Dr. Ercole Semenza. Durante la cerimonia della premiazione hanno parlato il Direttore Compartimentale di Firenze Ing. Giampiero Martarelli, il Capo dell'Ufficio Centrale DLF Dr. Mario Scodellari e il Presidente del DLF di Firenze Bruno Dalicandro, impareggiabile cervello e motore della Settimana. A proposito della Fotografia, il Dr. Scodellari ha sostenuto, in altra sede, che bisognerà provvedere ad abolire i « concorsi » per

sostituirli con « rassegne » al fine di togliere ogni fine agonistico a simili manifestazioni. Una proposta che ha trovato tutti concordi.

Sorvolo su altri avvenimenti che hanno vivacizzato la Settimana, come lo spettacolo di canti popolari toscani o la tavola rotonda su « Sport e salute » (interventi del Prof. Antonio Morettini, primario di gastroentorologia dell'Ospedale S.M.N., del Prof. Giancarlo Branzi, Presidente Gruppi Sportivi Libertas, del Sig. Luciano Senatori, Segretario nazionale ARCI-UISP, e del Sig. Carlo Carlesi, Vice Segretario regionale PSI).

Vorrei, invece, chiudere queste note con un breve accenno alla conferenza - dibattito sul tema « I problemi del tempo libero nel mondo del lavoro ». Prima hanno parlato, nell'ordine, il Dr. Scodellari, il Dr. Tramacere Vice Presidente nazionale ENARS - ACLI, Antonio Castellucci della Federazione nazionale SFI - SAUFI - SIUF e Fiorella Chiodetti dell'ARCI - UISP nazionale. Poi si sono avuti vari interventi, tutti improntati a vivace e democratica polemica, da parte dei presenti; particolarmente stimolanti quelli di Dalicandro, di Luciano (Presidente del DLF Napoli) e di Manni (DLF Roma). Infine i quattro oratori hanno avuto di nuovo la parola per controbattere.

Tra i numerosi problemi sollevati, alcuni hanno trovato unanimità di consensi: considerare il tempo libero e quello lavorativo come due aspetti inscindibili di un'unica attività sociale; permettere alla base di gestire, in piena libertà e democrazia, il proprio tempo libero; inten-

sificare sempre più i rapporti con le Regioni e gli Enti Locali; sollecitare le organizzazioni sindacali affinché premano, nella sede competente, per una rapida approvazione della legge che prevede la riforma del DLF.

Carlo Vittorio CATTANEO

TENNIS

Singolare femminile: 1) Torazza (DLF Genova); 2) Panerai (DLF Firenze); 3) De Carli (DLF Ancona).
Singolare Juniores - Seniores: 1) Bona (DLF Asti); 2) Sauri (DLF Firenze); 3) Verona (DLF Verona).
Doppio maschile: 1) Bona - Valeri (DLF Asti); 2) Sauri - Nesti (DLF Firenze); 3) Zanoni - Bonazzi (DLF Verona).
Singolare Veterani: 1) Di Nardo (DLF Roma); 2) Fabbri (DLF Bologna); 3) Faccioli (DLF Verona).

TIRO AL PIATTELLO

Classifica singoli: 1) Rossi (DLF Firenze); 2) Benati (DLF Bologna); 3) Parodi (DLF Genova).
Classifica a squadre: 1) Genova A (Parodi - Spingardi - Zino); 2) Firenze A (Rossi - Giorgi - Fissi); 3) Pisa A (Mannocci - Chiocca - Ceccherini).

BOCCE A COPPIE R.N.

1) Pitoni - Pellegrini (DLF Siena); 2) Campadelli - Campadelli (DLF Bologna); 3) Bresciani - Menegazzi (DLF Verona).

JUDO

Leggeri: 1) Miranda (DLF Firenze); 2) Bertozzi (DLF Firenze).
Medi: 1) Roselli (DLF Firenze); 2) Rafti (DLF Roma).
Medio - massimi: 1) Fortunat (DLF Trieste); 2) Riggi (DLF Trieste).
Massimi: 1) Callegari (DLF Trieste); 2) Guina (DLF Trieste).

PESCA SPORTIVA

Classifica fra D.L.F.: 1) DLF Firenze B; 2) DLF Prato A; 3) DLF Roma A; 4) DLF Orvieto A.

CICLOTURISMO

Classifica D.L.F. con maggior numero di partecipanti: 1) DLF Firenze; 2) DLF Ferrara; 3) DLF Padova; 4) DLF Prato.

CALCIO

DLF Firenze - DLF Palermo: 0 - 0

CINEMA F.R.

1) Tomasi Giorgio (DLF Trento) con il film « Storia della Valsugana ».

MOSTRA FILATELICA

Hanno ricevuto premi i Sigg.: Bonat (DLF Mantova); Cialdella (DLF Roma); Crescioli (DLF Firenze); Fava (DLF Genova); Giraudo (DLF Milano); Pezzetti (DLF Bologna); Scortecci (DLF Trieste); Vaccari (DLF Firenze).

FOTO FERROVIARIA

Bianco - Nero:
1) exaequo Fiorentini (DLF Siena); Micheli (DLF Pisa; Del Corso (DLF Pisa).
Stampe a colori: nessun ammesso.
Diapositive a colori: 1) exaequo Bartoletto (DLF Treviso); Scattolini (DLF Chiavari); Magrini (DLF Firenze).
SOGGETTO LIBERO:
Bianco - Nero: 1) exaequo Giannetti (DLF Livorno); Bordone (DLF Torino); Toti (DLF Firenze).
Stampe a colori:
1) exaequo Corino (DLF Torino); Piazzolla (DLF Torino); Alessi (DLF Firenze).
Diapositive a colori:
1) exaequo Magrini (DLF Firenze); Marconi (DLF Firenze); Doretti (DLF Livorno).

Attualità DLF

Circa 40 delegati, in rappresentanza di 13 nazioni, hanno partecipato, a Siena, ai lavori del Comitato Direttivo dell'Union Sportive International des Cheminots (USIC). Le riunioni si sono svolte nella Sala degli Arazzi, messa a disposizione dell'amministrazione comunale, e sono state precedute da un saluto del sindaco Canzio Vannini.
I lavori sono stati intervallati da visite alla città e ai dintorni. In particolare vanno ricordate la visita al palazzo del Monte dei Paschi e quella, a Brolio, al castello e alle cantine della casa vinicola Ricasoli. Nelle varie occasioni sono state pronunciate parole di ringraziamento da parte del Presidente dell'USIC, Sig. Vala Frantiseck, e del Capo dell'Ufficio Centrale DLF, Dr. Mario Scodellari.
L'organizzazione, perfetta, è stata curata dalle Sezioni DLF di Siena e Firenze, sotto la guida del Dr. Giovanni Romano della Direzione Generale.

* * *

E' sempre più intensa l'attività del Gruppo cicloturistico del DLF Pavia. Fra effettivi ed aggregati, gli iscritti sono già quaranta e tendono ad aumentare. Evidentemente quest'attività, che unisce l'amore per la natura e quello per un sano sforzo fisico, incontra il favore di molti.
Tra le imprese passate ricordiamo, nel 1973, un Pavia-Varese con ritorno all'indomani; e nel 1974, varie puntate su Luino, Grazzano Visconti e Busseto, col seguito dei familiari in autopullman.

* * *

Numerosi artisti, con interessanti opere, hanno partecipato alla 1ª Mostra compartimentale di Arti figurative « piccolo formato » organizzata dal DLF Foggia. Caloroso e meritato il successo.

* * *

Il DLF Ventimiglia ha curato una mostra dell'artigianato che ha riscosso larghi consensi da parte del numeroso pubblico e delle autorità presenti all'inaugurazione. Sono stati esposti lavori di vario genere, tra cui merletti, modelli di navi, tavolini e opere d'arte figurativa. Ricordiamo, fra gli altri, i lavori in legno di Gino Federico, quelli in ottone a sbalzo di Franco Biamonti, le miniature in legno d'ulivo di Giacomo Paglieri, i carboncini di Renata Manera, i paesaggi di Franco Gepponi e i quadri dell'ottantaduenne pensionato Comm. Ugo Ogolini.

* * *

Il Gruppo cinefotografico del DLF Fortezza, in collaborazione con il circolo culturale « Bert Brecht » di Brunico, ha organizzato una mostra-concorso fotografico « Documentiamo l'Alto Adige » al fine di costituire un archivio permanente per raccogliere e conservare immagini di vita regionale negli aspetti più caratteristici e significativi.
Il tema di questa 1ª edizione è stato: « L'uomo, l'ambiente, la società, la cultura, le tradizioni, il lavoro e la sua evoluzione ». Sono state ammesse circa 150 fotografie che parteciperanno anche alla mostra itinerante programmata a Bolzano, Bressanone, Brunico e Fortezza. Il giudizio è stato espresso non da una giuria, ma dal pubblico.
Ha vinto Stefano Mosconi, quindicenne di Bressanone; secondo H. Kofler di Brunico; terzo Pasini di Dobbiaco; quarto, ma primo dei ferrovieri, Gino Albiero di Brunico.

* * *

Il gruppo scacchistico del DLF Verona ha partecipato al 1° Torneo Internazionale di 3ª classe (A-B) « Città di Verona », svoltosi nel Palazzo della Gran Guardia in Piazza Bra. 28 i partecipanti della classe « A », dove si sono imposti M. Matteuzzi e A. Grandinetti, seguiti da P. Tomelleri, P. Rambaldi, M. Ubazio, A. Matteuzzi e M. Zuria, tutti promossi alla 2ª ctg. nazionale. Per la classe « B » gareggiavano in 50 e hanno vinto, a pari merito, G. Zentil e L. Brugnoli, seguiti da Rupiani, Carini, Ventura e Passoni, promossi alla categoria nazionale.

* * *

DLF Vicenza: 3ª Marcia di S. Giuseppe, non competitiva, di Km. 15,060. Partenza alle 9, con un tempo massimo di 4 ore, poi un « servizio di riposo » a base di polenta e luganeghe annaffiata dal vino dei colli. Pomeriggio dedicato ai bambini: minicalcio, minirugby, corsa con i sacchi, rottura delle pignatte, corsa con cavalli umani ecc. Per finire, classico incontro di calcio tra scapoli e ammogliati.

* * *

Il DLF Firenze dedica da tempo particolare cura alle Arti Marziali Orientali, tra cui il Karate-do (Karate sportivo). Al fine di migliorare ulteriormente tecnica ed organizzazione, il sodalizio si è recentemente assicurata la collaborazione del Maestro Aureliano Bruno, noto nell'ambiente per avere introdotto in Italia la pratica del « nunchaku » altrimenti detto « So-Setsu-Zen » e del « Bo-jutsu » (Arte del Bo).
Tale attività viene praticata nella palestra di Piazza Adua e non è altro che un perfezionatissimo sistema messo a punto dalla scuola « Katai » (Antiche Arti Marziali Orientali) e che prevede una ginnastica « integrale », una tecnica per attutire eventuali cadute (Ukemi) e il già accennato approccio Zen alla realtà.
Ciò vuol dire che nella palestra si sperimenta un tipo di Karate difensivo, mitigato nelle tecniche, che si avvale anche di prese, leve e fuori equilibrio (proiezioni) che costituivano in effetti l'antichissima pratica di questa affascinante Arte militare.
Lo scopo è di dare agli allievi strumenti difensivi da usarsi in caso di necessità e quindi di creare nel giovane quell'equilibrio psicofisico la cui componente principale è la capacità di controllare le proprie reazioni sviluppando, oltre il proprio fisico, anche l'intelligenza, il senso della disciplina, il rispetto per se stesso e per gli altri.

* * *

Al Centro d'Arte « La Bitta », del DLF Roma, si è inaugurata la mostra personale della pittrice Carmen Amato. Le opere esposte hanno ricevuto i più lusinghieri consensi da parte dei numerosi intervenuti, tra i quali vi erano noti personaggi del mondo artistico e culturale della capitale.

* * *

Si è svolta a Taranto la 3ª edizione compartimentale de « Il Pennino d'Argento ». Alla manifestazione, riservata agli studenti della scuola media inferiore, figli di ferrovieri iscritti al DLF, e consistente nello svolgimento di un componimento in italiano, hanno partecipato 138 ragazzi. Ai 19 finalisti sono stati distribuiti, nel cinema Verdi, dopo la proiezione di un film per ragazzi, premi di vario genere. Inoltre la Commissione giudicatrice ha voluto particolarmente segnalare i nomi di Chiara Di Giuro, Marilena Grande, Valeria Biancofiore e Rosanna Gagliardi.
Il Direttore Compartimentale di Bari, Ing. Candiloro, ha avuto parole di vivo elogio per i piccoli concorrenti e, puntualizzando il carattere culturale della manifestazione, ha auspicato che nei prossimi anni il « Pennino d'Argento » porti in Puglia i figli dei ferrovieri dopolavoristi di tutta Italia.

I ragazzi della 3a. C della scuola elementare « Ippolito Nievo » di Portogruaro, in visita alla stazione, accompagnati dalla loro insegnante, Signora Collovini Candiago. La scolaresca è stata accolta dal C. Staz. Sov.te Albano Isola e dal presidente del DLF, Luciano Gradini.

NOTIZIE BNC

UN CONSIGLIO AMICHEVOLE

Un conto corrente per i ferrovieri del Compartimento di Torino

Da questo mese, amici ferrovieri del Compartimento torinese, lo stipendio Vi viene pagato con assegno circolare o, per chi lo ritenga più semplice e conveniente, mediante l'accreditamento in conto corrente — un conto corrente che già possedete o che potete aprire in qualunque momento — presso la BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI o presso l'Istituto di Credito incaricato della emissione degli assegni.
E' questo dunque il momento di aprire un conto — se già non lo avete — presso la « Banca di casa vostra »: la Banca Nazionale delle Comunicazioni.
E' una decisione tanto importante quanto conveniente per Voi e per le Vostre famiglie.
A parte le molte iniziative in favore dei ferrovieri, ecco i principali vantaggi concreti che Vi offre la Banca di casa vostra:

Con la Sezione Banca

— l'interesse annuo più vantaggioso;
— nessuna spesa di tenuta conto;
— 1° carnet di assegni gratis. Per i successivi, pagamento del solo costo del bollo;
— servizio gratuito pagamento utenze;
— servizio gratuito custodia titoli obbligazionari F.S.

Con la Sezione Previdenza

— prestiti con liquidazione immediata rimborsabili in 60 rate con trattenute a ruolo;
— assicurazioni nei rami vita (miste, miste con adeguamento al costo della vita, temporanee);
— capitalizzazioni;
— responsabilità civile autoveicoli, motocicli, natanti, furto ed incendio, infortuni.

Il pagamento dei premi, particolarmente convenienti, può essere effettuato a mezzo trattenuta mensile sullo stipendio.

ALL'INSEGNA DEL « PRESTO E BENE » GARANZIA COMPLEMENTARE ALLA R.C.: FURTO E INCENDIO

Con amichevole sollecitudine la B.N.C. provvede alla liquidazione dei danni, limitando all'indispensabile la documentazione richiesta. Basti pensare che la sentenza di chiusa-istruttoria deve essere presentata solo per i furti totali senza ritrovamento.
Inoltre la B.N.C. rinuncia ad avvalersi del diritto di prescrizione: se l'assicurato, per dimenticanza o per qualsiasi altro motivo, non fa seguito alla denuncia, non perde il diritto al risarcimento, anche se trascorso il periodo di un anno, previsto per la prescrizione.

PER LA TUA SERENITA'

Se sei un giovane ferroviere all'inizio della carriera e non hai ancora maturato il diritto alla pensione sottoscrivi una assicurazione con la tua Banca.
Assicurarsi B.N.C. significa assicurarsi in famiglia.

VIENI A INCASSARE, LA TUA POLIZZA E' SCADUTA

Con un sollecito avviso, più o meno di questo tenore, la B.N.C. si è premurata di avvisare nel corso del '74 ben 3.202 ferrovieri assicurati sulla vita e la cui polizza era in corso di scadenza.
Grazie a questa iniziativa, tutti i beneficiari hanno potuto incassare tempestivamente i capitali assicurati per un totale di L. 634.631.171.

E' arrivata l'ora dei premi scolastici

Le vacanze sono ormai alle porte per tutto il mondo della scuola ed in particolare per i ragazzi della quarta elementare ai quali vanno i premi scolastici di L. 10.000 ciascuno assegnati dalla Banca insieme a « Voci della Rotaia ». Ricordiamo che i premi sono riservati ai ragazzi che hanno ottenuto le migliori votazioni il che dovrebbe ovviamente significare che sono stati anche i più diligenti. Lo sappiamo: ci sono anche maestri troppo avari di buoni voti... ma noi che possiamo fare? Per concorrere all'assegnazione del premio basta inviare: il tagliando qui di fianco riportato, debitamente compilato; copia fotostatica della pagella scolastica. Sia il tagliando che la copia fotostatica della pagella devono essere indirizzate a:

DIREZIONE GENERALE F.S. - Redazione « VOCI DELLA ROTAIA » - Premio Studio « Voci-B.N.C. » - Piazza Croce Rossa, 1 - Roma.

Tutte le richieste dovranno pervenire all'indirizzo sopra indicato entro e non oltre il 31 agosto 1975.

PREMI SCOLASTICI

Nome e cognome del ragazzo _____

_____

Nome, cognome e indirizzo del genitore _____

_____

Numero di abbonamento a « Voci della Rotaia » (da riprendere sulla busta con cui il Periodico viene inviato a domicilio)

_____

Numero e serie di una delle quote sociali della Banca possedute

_____

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Nella terza** Rassegna Internazionale dell'Umorismo, organizzata dall'Azienda di Soggiorno Riviera del Conero di Ancona ed alla quale hanno partecipato duecentotrentaquattro artisti provenienti da ogni parte del mondo l'Assistente di Stazione Renzo Barbarossa, della stazione di Fabriano, si è fatto onore oltre il previsto. Infatti si è piazzato al quarto posto a pari merito con artisti italiani e stranieri di chiara fama quali Fremura, Marantonio, Prosdocimi (noti vignettisti di quotidiani), il tedesco Anja Langst, lo jugoslavo Alexander Klast, il sovietico Sergej Tunin e Jean Rosamimana del Madagascar. Ai primi tre posti della classifica si sono piazzati due polacchi e un rumeno. Al bravo Renzo vivissime congratulazioni e l'incitamento a collaborare con Voci.

● **Fiocco Rosa:** Roberta è venuta a far compagnia a Giorgio e Gabriele nella casa del C.S. Sup. Giancarlo Granarelli dell'Uff. Mov. Auguri anche alla mamma, la signora Mariella.

● **Marcia nuziale** per Fiorisa Cesaroni, Ass. di Staz. a Porto d'Ascoli e Carmine Di Stefano, Ass. a San Benedetto; per Anna Maria Lardini e Luciano Mazzoni, Man. a San Benedetto. Auguri cordialissimi dagli amici e da Voci.

Nozze d'argento: le ha festeggiate il C.S. Sup. Bruno Piastrelli con la signora Franca Poeta. I colleghi e gli amici della stazione di Perugia si associano a noi nell'inviare auguri e felicitazioni.

● **I lutti:** è mancata nei giorni scorsi Gina Baldini, moglie di Umberto Petrini, Sorv. di 1ª cl. a.r. e mamma di Luigi, C.S. Sup. a San Benedetto del Tronto; i colleghi e tanti amici si uniscono a noi nel porgere ai familiari ed al caro Luigi le più sentite condoglianze e una commossa partecipazione al dolore.

A 97 anni di età si è spento il C.S. 1. a.r. Antonio Stella, padre di Piergiuseppe, C.S. Sup. Titolare di Perugia P.S.G. Le nostre sentite condoglianze ai familiari.

● **Attività D.L.F.:** organizzata dalla sede di Perugia e dal suo dinamico Presidente Piastrelli si è disputata una gara di bocce intitolata a Orazio Chiani un collega di quell'impianto deceduto giovanissimo, dopo aver dedicato ogni energia alle attività dopolavoristiche. 144 erano le coppie partecipanti provenienti da quattro regioni. Vincitore la coppia Chiappini-Pasquini della Società S. Angelo-Perugina.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Benvenuto** all'ing. Angelo Galli, nuovo Capo Ufficio Lavori, proveniente dall'Ufficio di Milano per sostituire l'ing. Americo Pisani a sua volta destinato ad Ancona: buon lavoro ad entrambi.

● **La sezione** compartimentale degli Cheminots ha organizzato una interessante Mostra di Arti figurative a Bari. Sono state premiate, per la pittura, le opere di: Maria Pia Gigante, Angela Iurino e Antonio Bizzarro; per la grafica: Angela Iurino, Rosa Gambatesa e Angelo Schilardi.

● **Il Gestore Capo** di Altamura, Giovanni Barnaba, ha ottenuto un tangibile riconoscimento dal Direttore Compartimentale per « la scrupolosa cura e l'interessamento dimostrati nella buona tenuta dell'impianto ».

● **Il nuovo** Gestore Capo di Barile è Potito De Maria, proveniente dalla dirigenza di Palazzo S. Gervasio.

● **Le nozze d'argento** hanno celebrato il C.S. Super. Savino Di Dona, di Rignano Garganico, con la gentile signora Lucia Scanzillo; l'Appl. Capo IE di Barletta Angelo Marchisella; l'Op. Spec. del Centro stampa comp.le Michele Montrone con la gentile signora Antonia Iacovelli.

● **Fiori d'arancio** per il Capo Gest. di Brindisi Lucia Tramonte che ha sposato il geom Marcello Petrucci.

● **La famiglia** è aumentata al Segr. Tecn. I.E. Antonio Martino con l'arrivo del terzogenito Marco.

● **In giurisprudenza** con 110 e lode, si è laureata Maria Teresa figlia del Macchinista a.r. Ignazio Abbadessa.

● **E' andato** in pensione Nicola Di Fonzo, Commesso Capo e autista dell'Ufficio Movimento salutato da Superiori e amici durante una simpatica cerimonia.

● **La nostra** solidarietà al Segr. Sup. dell'UPC Giovanni Rotondo per la perdita del padre Appl. P.le a.r. cav. Vito.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Debutto** calcistico al Comunale di Firenze per il giovanissimo Paolo Manunza, figlio dell'Operaio Specializzato Antonio del Deposito Locomotive di Cagliari. Con i colori della Fiorentina ha contribuito alla vittoria dei viola-gigliati contro il Cagliari, la squadra della sua città. Auguriamo al bravo atleta una lusinghiera carriera sportiva e molte soddisfazioni sui campi di gioco.

● **E' in corso** di svolgimento a Cagliari il secondo torneo calcistico « Aldo Berutti » con la partecipazione di numerose squadre rappresentanti gli impianti e gli uffici vari del compartimento. Si sono attestate nella graduatoria e già si profila una interessante corsa per l'aggiudicazione della coppa la squadra degli Uffici e quella della Rimessa Automotrici. Non manca l'entusiasmo da parte dei partecipanti, né gli Enti e gli Organismi fanno mancare il contributo per la buona riuscita della manifestazione sportiva. Segnaliamo doverosamente la iniziativa della Banca Nazionale delle Comunicazioni che ha posto a disposizione della Squadra degli Uffici tutta l'attrezzatura sportiva, consistente in maglie, calzoncini, calzettoni, ecc.

● **I nuovi assunti** sono Elio Maccioni, Luigi Porceddu, Ileana Carmelita, Palmiro Orrù e

Auto sul treno per le vacanze d'estate.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

il dottor Dario Desogus, che hanno iniziato le loro prestazioni presso la Stazione di Cagliari quali Capi Gestione. Ad essi vanno gli auguri dei colleghi anziani!

● **E' nata** Daniela Mele a Decimomannu, figlia del Segr. Leonardo dell'U.P.C. A Sassari è nato Alberto Mario Labriola, figlio del dottor Giovanni, Dirigente Unico. Felicitazioni!

● **Marcia Nuziale** per la dottoressa Adriana Tripolitano, figlia del Capo P.V. Titolare di Sassari, Cosimo, e per il Ragioniere Cosimo Rigano che hanno coronato il loro sogno d'amore nella Chiesa della Madonna del Rosario di Furci Siculo. Auguri d'ogni bene!

● **Sono deceduti:** Dino Dreini, Macchinista del Deposito Locomotive di Cagliari, Angelino Massa ex Capo Tecnico della Linea, Rosa Ferruzzi diletta nipote di Efisio Bertoletti, C.S. Sup. in quiescenza e Tullio Massetti fratello di Antonio Rev. Sup. dell'Ufficio Movimento. Agli affranti familiari le nostre condoglianze.

Anche se con ritardo segnaliamo alcune promozioni di amici e colleghi: il dottor Carmelo Meccia è stato promosso Ispettore Capo, Angelo Santus e Bartolomeo Carboni Applicato Capo, Marco Polidetti Commesso Capo. Alfredo Seidenari di Sassari Capo Deposito e Vitalio Pintau Deviatore a Macomer. Congratulazioni da tutti noi!

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Nei locali** del Deposito Locomotive e dell'Officina Motori di Firenze Romito è stato celebrato il trentesimo anniversario della Resistenza. Nel corso della cerimonia — alla quale hanno preso parte numerose autorità — è stato inaugurato un cippo commemorativo in memoria delle Vittime del fascismo.

● **Apprendiamo** con vivo compiacimento che al Cond. Mario Corsi, del D.P.V. di Livorno, il Sindaco ha consegnato la Medaglia d'argento al merito civile conferitagli dal Presidente della Repubblica con la seguente motivazione: « Con prontezza e ferma determinazione riusciva, con l'ausilio di un segnale luminoso, a far fermare un direttissimo a meno di centro metri dal luogo ove si era verificato, da poco, un incidente ferroviario scongiurando così una catastrofe (il 7 ottobre 1972 in Gavorrano - Grosseto) ».

Al valoroso collega le nostre congratulazioni.

● **Pietro Civitareale**, Segr. Sup. dell'Ufficio 10° del Servizio Materiale e Trazione, ha dato alle stampe la sua ultima fatica letteraria. Trattasi di « Hobgoblin », che lo stesso autore definisce « poemetto », costituito da venti composizioni poetiche che, non a torto, hanno destato non poco scalpore nella cerchia degli specialisti della poesia e anche dei non specialisti.

Civitareale, il cui nome appare ormai sulla maggior parte delle più qualificate riviste letterarie, continua il discorso iniziato nell'ormai lontano 1959 con la pubblicazione, a Milano, dei suoi primi lavori. Di lui la critica ha, tra l'altro, recentemente detto: « Al fondo del suo discorso poetico resta sempre una tensione cui, malgrado tutto, non si può non assegnare la qualificazione di "etica". Impossibilitato il recupero gnoseologico-creativo, frantumata la coscienza della realtà-storia, resta alla poesia una volontà-dovere di essere, comunque, presente nel caos. Una volontà-dovere che equivale sia a una dichiarazione di libertà individuale che a una iniziativa di esorcizzazione delle cose, mediante la formula delle "religioni poetiche" ».

Il volumetto è arricchito da bellissime riproduzioni pittoriche di Mauro Pasquini.

● **Nella sala** di rappresentanza della Stazione di Firenze S.M.N. è stato celebrato il quinto anniversario della fondazione del Gruppo donatori di sangue « Frates » ferrovieri. Una folta partecipazione di donatori e familiari ha festeggiato l'avvenimento, presenti autorità ferroviarie, civili e religiose. Dopo la messa e la relazione del presidente, il Direttore Compartimentale ha proceduto alla premiazione di 75 colleghi che si sono distinti per avere effettuato 10 donazioni.

● **Il Commissario** al Comune di Firenze, dottor Lattarulo, ha approvato la convenzione con le ferrovie per la concessione di attraversamento in sottopasso del raccordo ferroviario Castello-Cascine. Si rende possibile, in tal modo, l'inizio della costruzione di uno dei due sottovia ferroviari senza i quali non è completabile la tangenziale Nord-Ovest che va da Novoli a Castello; la tangenziale è, per buona parte, già costruita: si tratta di un'opera che, una volta portata a termine, collegherà il Viale Guidoni alla Via Sestese accogliendo anche il traffico proveniente dal ponte-viadotto dell'Indiano; essa fa parte dell'intero sistema di grande viabilità attualmente in fase di realizzazione.

Più complessi appaiono invece i problemi connessi al secondo sottovia, quello che consentirà l'attraversamento della ferrovia Firenze-Prato all'altezza di Via Fanfani e che è comunque già oggetto di approfondito studio, specie per quanto concerne il previsto quadruplicamento della stessa linea Firenze-Prato, da parte dell'amministrazione comunale e della nostra azienda.

● **Tra le numerose** manifestazioni che hanno caratterizzato la « Setti '75 » — Settimana nazionale ferroviaria del tempo libero — svoltasi a Firenze dal 29 maggio al 4 giugno, merita una particolare menzione il « XII Concorso nazionale ferroviario di fotografia artistica » tenutosi, con il patrocinio del Signor Direttore Generale, dal 1. al 4 giugno.

Vi hanno partecipato 23 Sezioni dopolavoristiche di tutta Italia con il bel numero di 902 fotografie suddivise tra « bianco e nero », « colori » e « diapositive » per entrambi i temi in concorso « soggetto ferroviario » e « soggetto libero ».

Ricchissimi i premi in palio.

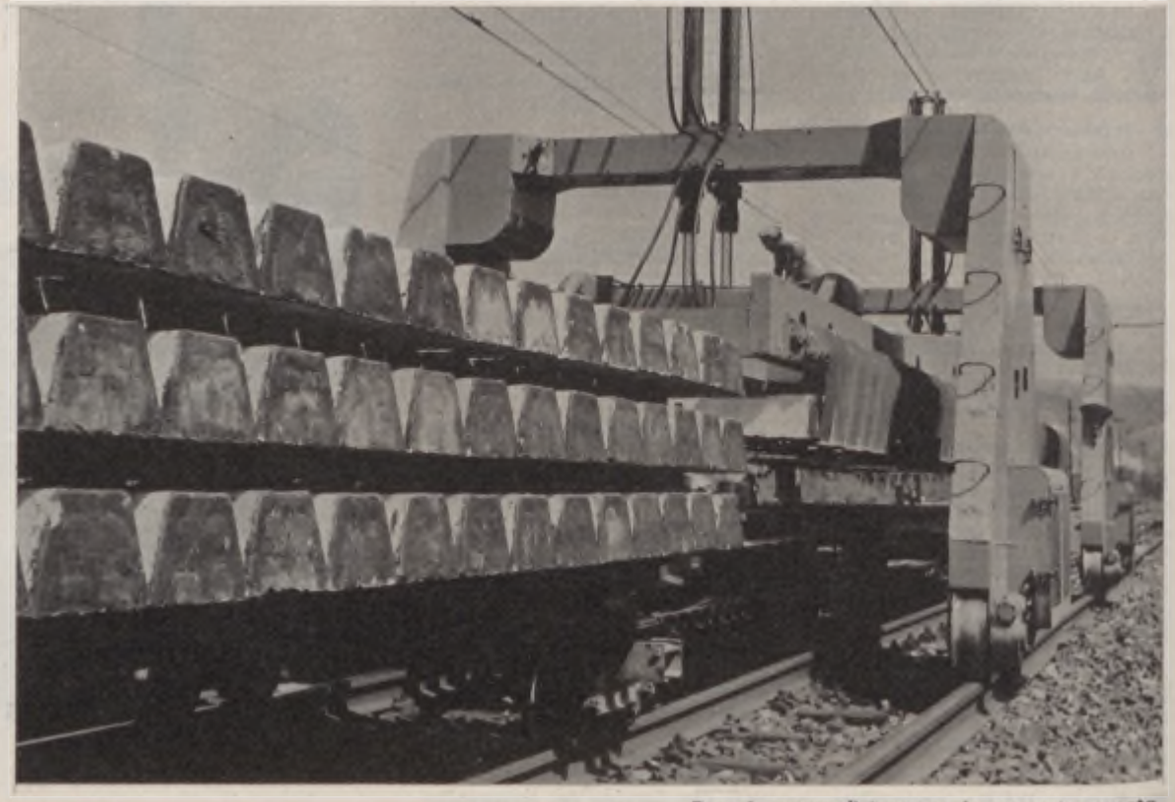
● **Mario Gentile**, figlio di Salvatore, Segr. dell'Ufficio Personale Compartimentale, si è classificato 1° nella gara dei 60 metri a ostacoli nel corso del meeting riservato ai figli dei ferrovieri a Foligno.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Treviglio Ovest** ha un nuovo titolare nel C.S. Sup. Ruggero Antognellini, già per dodici anni a Rottofreno ed ultimamente a Piacenza. Rallegramenti.

● **Pietro Denari**, C.S. Sovr., titolare di Lodi è stato nomi-



Posa in opera di traverse in cemento armato.

Paolo Bastoni "il ferroviere" Naïf

PAOLO BASTONI, in arte « Il ferroviere », è un Manovale specializzato del Deposito Locomotive di Pisa, che dalle romantiche acque dell'Arno è approdato a quelle limacciose del Po portandosi dietro il suo amore illimitato per la pittura e per la ferrovia.
Con venticinque quadri — esposti alla galleria internazionale « Eskenaziarte » — egli ha spiegato al pubblico torinese, su cui ha subito fatto presa, tutta la sua vita di ferroviere, evocata e narrata in una dimensione di raffinato intimismo.
E' un mondo, quello di Bastoni, in cui esistono soltanto treni, stazioni, binari, depositi locomotive, passaggi a livello, ma che egli sa esprimere con una pittura viva ed attuale, cioè con un linguaggio libero, fresco ed immediato, fuori di ogni convenzione accademica, dove si afferma la pienezza della sua sensibilità — è il caso di dirlo — umana e ferroviaria ad un tempo.
Nei suoi sentimenti e nella sua fantasia anche il nostro lavoro, sovente si duro e faticoso, è visto da Bastoni con una emozione sinceramente vissuta e tradotto con una delicatezza che non è solo dell'occhio, cosicché i suoi quadri non hanno affatto il significato tecnico di abbozzo o di notazione rapida di una realtà mutevole e talvolta pesante. Con la spontaneità e l'immediatezza che gli sono proprie, Bastoni dipinge ciò che vede e come vede, unicamente per la sua visione diretta, senza mai dimenticare di essere appunto un ferroviere, tanto che la ferrovia è l'elemento dominante, costante, sempre presente, anche quando vuole parlarci della natura, della pioggia, delle colline toscane, dei contadini nei campi, delle mondine nelle risaie.
Sinceramente e profondamente legato al mestiere che esercita, di questa gioia egli coglie gli aspetti essenziali e più intimi, sintetizzandoli nelle sue composizioni.
Il successo che critica e pubblico gli hanno tributato è stato senz'altro meritato, anche perché alla candida inventiva di autentico naïf sa unire notevoli qualità pittoriche e soprattutto una grande sensibilità.

Renzo MARELLO

nato Cavaliere al merito della Repubblica. Complimenti.

● **Condoglianze:** Siamo particolarmente vicini alle famiglie dei colleghi recentemente scomparsi: Alberto Brignoli del D.P.V. di Bergamo; Pietro Baldini della stazione di Luino; Franco Corti del D.L. Milano C.le; Luigi Ferrari del 44° Tronco Lavori di Cremona; Vittorino Morlandi, della stazione di Casalpusterlengo; Annibale Polti, della Delegazione F.S. di Chiasso, Gianfranco Stucchi, della Zona 143 TE Bergamo.

● **Marcia nuziale** per il Gestore Michele Murrone e per la signorina Rosanna Binetti, i quali hanno coronato il loro sogno di amore presso la Chiesa di S. Giacomo di Teglio. I colleghi di quest'ultima fermata (linea Sondrio Tirano) formulano alla coppia vivissimi auguri.

● **Laurea** in Scienze politiche per Fernanda Schinelli, figlia di Oreste, Ass. Capo a.r. di Pavia. Con la tesi « La revisione Costituzionale in Italia » Fernanda si è assicurato un bel 110 e il nostro cordiale augurio.

NAPOLI

Redattore:
Tommaso Spasiano
Tel. 4151

● **A Benevento** è stata scoperta una lapide a ricordo dei Ferrovieri Caduti in guerra e sul lavoro. La cerimonia, organizzata dalla sezione di Benevento della Associazione Combattenti ha visto la partecipazione numerosa di cittadini, autorità e soprattutto ferrovieri. La lapide è stata posta sulla facciata del F.V. della stazione ed è stata benedetta dall'Arcivescovo di Benevento che ha anche pronunciato una appassionata omelia.

● **Cicogna express.** La secondogenita Teresa è giunta ad allietare la casa del Dott. Vittorio De Falco della Segreteria del Direttore Compartimentale. Al carissimo collega ed alla sua gentile consorte, i più vivi rallegramenti e felicitazioni di « Voci ».

● **Laurea:** Si è brillantemente laureato in ingegneria civile il giovane Luciano Pittureri figlio del C.G. Sup. Alfredo della Stazione di Napoli Centrale, discutendo la tesi: « Progetto di una scuola dell'obbligo di carattere comunitario di tipo prefabricato ». Relatori i Proff. Benito De Sivo e Eugenio Bruzzese. Al neo ingegnere complimenti ed auguri di brillante avvenire.

● **Hanno lasciato il servizio:** Nel corso di una simpatica cerimonia — alla quale sono intervenuti il Direttore Compartimentale Ing. Frunzio, il Capo dell'Ufficio Movimento, Ing. Parisella, l'Ing. Vecchione e molti altri colleghi — è stato salutato il Cav. Alfredo Mascagna, C. S. Sovr. di Napoli Centrale che dopo circa quaranta anni di servizio ha lasciato l'Azienda. Al festeggiato sono stati offerti bellissimi doni da parte dei colleghi ed espresse simpatiche parole di augurio dal Direttore Comp.le e, a nome del personale della Stazione di Napoli Centrale, dal C.S. Sovr. Felice Rufolo. Al simpatico amico Mascagna « Voci » augura lunga e serena quiescenza.

L'Op. Spec. I. E. Capuano Luigi della 44ª Zona TT di Napoli Centrale nel lasciare il servizio desidera inviare a mezzo « Voci » un cordiale affettuoso saluto ai vecchi e nuovi ferrovieri. Al collega Capuano i migliori auguri.

● **I nostri lutti:** Vivo cordoglio esprimiamo al carissimo collega Dott. Fernando Bonvino del l'Ufficio Commerciale per la scomparsa della sua adorata mamma.

Un male fulmineo ha stroncato la giovane e cara esistenza del Segr. Tec. Vincenzo Apicella dell'8º Reparto Lavori di Salerno. Alla desolata moglie ed ai tre figlioletti gli amici dell'ufficio Lavori rinnovano le più sentite condoglianze.

Il decesso del collega Guido Barbarisi ha profondamente colpito l'ambiente dell'Ufficio Movimento, nel quale era circondato da viva simpatia e stima. Alla famiglia giunga l'espressione del nostro più sincero cordoglio.

Vivissime condoglianze al 1º Dirigente Ing. Pasquale De Martino dell'Ufficio Lavori per la immatura scomparsa del fratello.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Nozze.** Si sono sposati il C. G. Giuseppe Romeo, del l'U.P.C., con la dott.ssa Caterina Troisi; l'A.M. Salvatore Conciauro, del D.L. di Palermo, con l'Ass. di staz. Maria Giovanna Schifauso, dell'U.P.C.; il C.T. I.E. Salvatore Cardo Santo, della Zona I.E. di Trofarello con la Sig.na Maria Busso; la Sig.na Nicoletta Sampino, figlia del Segr. Ignazio, dell'Ufficio Ragioneria, con il Sig. Girolamo Frenna; l'Op. qual. Silvio Artale, dell'Officina Compartimentale I.E. di Palermo, con la Sig.na Vincenza Lo Dico. Alle novelle coppie auguriamo di cuore ogni benessere e felicità.

● **Cicogna express** per Salvatore Davide Balamonte, figlio dell'Op. dell'Arm. Giuseppe, del 23° Tronco Lavori di Dittaino.

● **Lutti.** Sono deceduti: il Dirigente Generale a riposo ing. Eduardo Furrer, già Capo dell'Ufficio Movimento; il Segr. Sup. Francesco Terranova, Capo del Reparto 1.4 dell'U.P.C.; il papà del Segr. Sup. Giuseppe Enea, dell'Ufficio Ragioneria; il papà dell'Ass. di Staz. Anna Maria Guarnera, dell'U.P.C.; il papà del C.S. Sup. Salvatore Nocera, della stazione di Agrigento Bassa e dell'Op. Spec. dell'Arm. Giuseppe, del 21º Tronco Lavori di Catania.

Ai familiari tutti formuliamo le nostre condoglianze.

In seguito al collocamento a riposo del C.St. Sovr. rag. Adinolfo Matta, è stato destinato a dirigere la stazione di Palermo Centrale il pari qualifica Cav. Francesco Crapanzano, già dirigente del Circolo Ripartizione Veicoli di Palermo.

Al caro « Zu Ciccio » inviamo da queste colonne molti cordiali auguri di buon lavoro nel nuovo importante incarico.

● **Commiati:** Hanno lasciato il servizio ferroviario, per raggiunti limiti di età: il Segr. Sup. di 1ª classe Cav. Pasquale De Cesare, dell'U.P.C.; il C.S. Sup. Marcantonio Melodia, Capo gruppo Dirigenti Centrali di Palermo; il C.T. Sup. Febrinio Mannelli, della Squadra Rialzo di Messina; l'Ausiliario di Stazione Domenico La Barbera, di Palermo Centrale;

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

il nostro collaboratore da Messina, C.T. Sup. Cav. Giovanni De Santis, della Officina G.R. di Messina.

A tutti i neo-pensionati, i quali sono stati calorosamente festeggiati da superiori ed amici, auguriamo una lunga e serena quiescenza.

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **I Lutti:** Gli amici ed i colleghi del Servizio Approvvigionamenti partecipano al dolore del Dirigente Sup. dott. Francesco Manassei per la perdita della Mamma.

● **Marcia Nuziale** per Gastone Fiore e Jole Pitzolu e per Nello Chiappi e Gemma Benedetti del Servizio Approvvigionamenti; auguri cordiali.

● **Nozze d'oro** per la Sig.ra Adele Livi ed Ernesto Ruggeri, Segr. Sup. di 1ª cl. a.r.. Numerosi i familiari ed amici che hanno partecipato ai festeggiamenti e cordialissimi gli auguri che « Voci » invia alla simpatica coppia.

● **Laurea** in giurisprudenza per Tertulliano Magnanimi, Segr. del Servizio Appr.ti. Auguri e congratulazioni. Tutti dieci sulla pagella di Francesca Romana Pizzuti, figlia di Enrico, Segr. del Servizio Commerciale: un « brava » di vero cuore.

Guidato dal presidente onorario, ing. Angelini, un gruppo di « Amici della Ferrovia », che comprendeva soci provenienti anche da Firenze, Pisa, Milano, ha compiuto una visita al Deposito Locomotive di Voghera. Il titolare, Temistocle Riboni, che ha fatto gli onori di casa, ha illustrato ai convenuti i miglioramenti apportati ai piazzali dell'Officina (i binari si alternano al verde ed alle aiuole fiorite) e li ha portati a « visitare » una vecchia trifase 551001 ricoverata sotto una antica rimessa dalle caratteristiche capriate in legno. Successivamente, su un treno composto da due vetuste vetture 36000 agganciate da una locomotiva 625136 ed avviato attraverso il parco merci, i visitatori venivano trasportati alla vicina Officina Grandi Riparazioni, al cui ingresso erano a ricevere gli ospiti l'ing. Brezzi, Capo dell'Impianto, ed il Capo T.co Sovrintendente cav. Jon, il quale aveva l'incarico di cicerone. La visita è cominciata con una rassegna fotografica sulle vicende belliche dell'Officina, andata parzialmente distrutta. La potenzialità operativa dell'Impianto è venuta progressivamente migliorando col procedere della ricostruzione; attualmente sono circa mille i dipendenti. In questi ultimi tre anni per il potenziamento e il rinnovamento sono stati spesi oltre 500.000.000 di lire.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **Marcia nuziale:** Nel Duomo di Reggio Calabria hanno coronato il loro sogno d'amore, con un duplice fer-matrimonio, le sorelle Concetta e Mirella Ferrara, Segretari del 24° Rep. Rag.: la prima con Luigi Lionello, A.M. del DL di Torino, la seconda con Pasquale Giglietto, Op. q. della Sq. Rialzo di Villa S. Giovanni.

Quadruplici auguri di ogni bene e felicità.

Un rituale « Evviva » anche per l'A.M. Mario Mura, del DL di Novara, e per la sua gentile sposina Giacoma Mulè.

● **Cicogna express.** Pier Luigi, primogenito del Segr. Michele Infante del 21° Rep. Rag.; i gemelli Lidia e Luca a Giacomino Femia e Cristina a Carlo Bugatti, ambedue Macchinisti del DL di Cuneo; Roberto a Walter Picchi e Luca a Luigi Dalvit, entrambi A.M. del DL di Chivasso; Gaia primogenito del Manovrat. Mauro Ercole, Cristina al C.S. Giovanni Soave e Monica all'Ass. St. Pietro Barisone, tutti di Alessandria Centrale.

A tutti congratulazioni ed auguri.

● **Lutti.** I sensi del più profondo cordoglio alla Famiglia del C.S. Ettore Consonno, Dirigente Uff. Veicoli e Schedario di Alessandria C.le.

Sentite condoglianze anche ai seguenti colleghi per la recente scomparsa di loro cari congiunti: Dott. G. Battista Cusimano, Segr. del 12° Rep. Rag., per il Padre Cosimo; Segr. Francesco Loconte e Segr. Aldo Colucci, ambedue del 21° Rep. Rag., rispettivamente per la Madre Sig.ra Domenica De Bernardis e per il Padre Riccardo; ai Macchinisti Pietro Giraudi e Domenico Pennacino, entrambi del DL di Cuneo, per la Madre Sig.ra Maria Sattanino il primo e per il Padre Battista il secondo.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Commiati:** Ha lasciato il servizio ferroviario con la qualifica di Dirigente Generale, il dottor Andrea Frustaci, Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico.

Nel corso di una simpatica cerimonia di commiato, alla quale hanno partecipato i funzionari del Compartimento e i dipendenti dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, il Direttore Compartimentale ing. Giorgio Contaldi ed il dottor Domenico Bertino, hanno porto il saluto dei ferrovieri.

Il 1° Dirigente dr. ing. Giuseppe Varagona ha lasciato il nostro Compartimente per assumere le funzioni di Capo Divisione dell'Ufficio Impianti Elettrici di Ancona.

● **Marcia nuziale** per l'Ass. di Staz. dottoressa Luigina Biason, distaccata presso il locale U.P.C., e il Segr. Tec. dell'Ufficio Impianti Elettrici p.i. Giovanni Garaffa. La cerimonia è stata officiata nella suggestiva chiesa di Rozzol S. Pio X.

● **Fiori d'arancio,** anche per l'Op. dell'Arm. Giancarlo Crapiz, del tronco lavori di Spilimbergo che ha coronato, il suo sogno d'amore unendosi in matrimonio con la gentile signorina Miranda Buongiorno nella chiesa Parrocchiale di Cicconecco di Fagagna.

● **Nella chiesa** di « S. Giorgio » in Udine, l'operaio dell'Armamento del 6° Tronco Lavori di Portogruaro Luigi Faggiani ha condotto all'altare la signorina Anna Bozzer.

Giungano agli sposi auguri di felicità da parte degli amici e di « Voci ».

● **E' nato** Massimo terzogenito del Capo Tecnico della Linea del 6° Tronco di Portogruaro Vittorio Lambertini. Auguri

Il metrò urbano F.S. sul viadotto della Roma-Viterbo. Sullo sfondo la cupola di S. Pietro.

al neonato ed alla gentile signora Renata.

● **La dottoressa Tea**, figlia del C.T. Sup. della Zona I. E. di San Giorgio di Nogaro, Walter Toccaceli, ha reso nonno felice l'ottimo Dirigente delle FS: è nata infatti il 2.5 « Francesca ».

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Organizzato** dal D.L.F. di Venezia ha avuto luogo il secondo Torneo di Calcio fra impianti ferroviari. Quest'anno le squadre in lizza sul campo della « Casa del Fanciullo » di Marghera erano 12 (Stazione di Mestre, Stazione di Venezia, D.P.V. di Mestre, D.P.V. di Venezia, Venezia-Marittima, Sq. Rialzo di Venezia, Trazione di Mestre, Tronchi Lavori, Impianti Elettrici, Mestre Scalo, Uffici del Palazzo Comp.le, Polfer).

La coppa è stata vinta dalla Stazione di Mestre, 2ª classificata la Trazione di Mestre, 3ª D.P.V. Venezia, 4ª Mestre Scalo.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Sposi:** Formuliamo i nostri migliori auguri a: Roberto Fracasso, Op. Qual. dell'Officina Comp.le IE di Verona, e la Signorina Stefania Cortese;

Antonio Zazzeron, Op. Qual. dell'Officina GR di Verona e la Signorina Linda Bigarella;

Claudio Fochesato, Man. della Stazione di S. Candido, e la Signorina Giovanna;

Antonio Burato, Man. della Stazione di Egna Termeno, e la Signorina Luciana Ansicar;

Guglielmo Vicari, Op. Qual. dell'Officina GR di Vicenza, e la Signorina Flavia Rama.

● **Necnati.** Un caro benvenuto a: Enrico del Man.re Carlo Fila della Stazione di Verona PN; Erika dell'Op. Qual. Sergio Fabri dell'Officina GR di Verona; Simone dell'Op. Qual. Silvino Stefani dell'Officina GR di Vicenza.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

Musi neri a convegno

NON SONO certo da invidiare le mogli di questi nostri colleghi, dei « musi neri » convenuti qui a Roma per il loro ventunesimo raduno. Per trenta, quaranta anni sono vissute nelle stesse angustie, nell'attesa del loro uomo in viaggio su una locomotiva, nella notte, tra la nebbia, tra il turbinare della neve. Per tanti anni hanno ascoltato gli stessi discorsi fatti di carbone da impalare, di « gigie » che non volevano tirare e chiedevano riserva, di lunghe, interminabili corse nella notte per andare a togliere dai pasticci un collega fermo col suo treno in uno dei tornanti della Pusteria o dell'Appennino. Per un giorno, dopo un anno di attesa, i « musi neri », tornano idealmente sulle loro locomotive e danno la stura ai ricordi. E le loro mogli sono lì ad ascoltarli, pazientemente, in silenzio, come tanti anni fa, come sempre. I discorsi sono sempre gli stessi:

— Da Milano a Venezia erano centoventi quintali di carbone da spalare... Un mucchio grande così!

Una volta diventati macchinisti il lavoro non era meno gravoso:

— Non si vedeva un accidenti... dico all'aiuto "va' a pulire quel segnale"... e il pirla tremava come una foglia. Ora mi dicono che è capodeposito!

Qualcuno si batte il petto con orgoglio:

— Non ho mai chiesto riserva...

Gli altri lo prendono in giro. Ai loro tempi chiedere riserva, fermarsi cioè in linea ed attendere la locomotiva di soccorso era la peggiore jattura. In deposito ti avrebbero tolto il saluto per un paio di lustri almeno. Un bravo macchinista, un vero « muso nero » doveva essere in grado di cavarsi d'impaccio da solo, doveva trovare il modo di rimettere la gigia in sesto e farla giungere a destino.

I toscani ricordano Vaglini:

— Venne a Pisa un Ispettore, un ingegnere giovane, un bravo ragazzo, ma che volete, sempre Ispettore, con tanto di barba. Vaglini era un poeta nato e scrisse su quella barba una delle poesie con l'ultimo irripetibile verso che in breve fece il giro di tutti i depositi. L'ingegnere alla fine dovette tagliarsi quella benedetta barba, ma non per questo al suo ingresso in officina qualcuno smetteva di canticchiare quell'ultimo verso.

Un comitato ristretto, qui a Roma, organizza per ogni maggio, dal 1954, questa rimpatriata di vecchi conducenti di locomotive a vapore. Per tutto l'anno si intesse un nutrito scambio di corrispondenza con i colleghi, con i depositi, con le sedi contabili, le uniche che sanno con certezza gli indirizzi; vengono compiuti sopralluoghi nei vari ristoranti attorno a Roma e finalmente il ventiquattro maggio, davanti alla stazione Termini si ritrovano tutti. Hanno un anno di più, ma l'entusiasmo è quello di sempre. La maggior parte è della classe del novecento, con punte che giungono fino al dieci, il quindici e scendono all'ottantasei. E' la classe di Calza, un macchinista di prima classe che non si arrende davanti a nessun brindisi, che ricorda con chiarezza i suoi trentasette anni di ferrovia e i trentuno di pensione.

C'è anche Vaglini, quello della poesia sulla barba del giovane funzionario; è venuto con un libro, la sua ultima produzione poetica, in cui vi è di tutto, dalla vecchia gigia, all'Europa Unita, alla guerra. Gli fa concorrenza Colombini, un poeta dialettale romano che passa da un tavolo all'altro a leggere la sua ultima lirica intitolata « un somaro poeta ».

Si parla di treni, di neve, di carbone e poi anche della guerra. De Giovanni, di Roma, mostra l'encomio solenne conferitogli dal Comando Militare del Corpo di Liberazione per il contributo dato durante la resistenza. Impossibile raccogliere e ricordare quello che raccontano: ci sarebbe da passare giorni e giorni assieme, a frugare nel loro passato di lavoro e di sacrificio.

Ora che la locomotiva a vapore va scomparendo, ora che questa « razza » di conducenti di treni cessa di esistere per dar posto a più sofisticati « meccanici », è un vero peccato non perdere un po' di tempo per raccogliere le loro storie, i racconti della loro vita, di una vita meravigliosa, fatta di lavoro, di amore per il posto sulla macchina a vapore, di attaccamento al dovere. Ci siamo lasciati dandoci appuntamento al prossimo maggio: vedremo ancora il volto delle loro donne assumere l'espressione stanca, annoiata, ma affettuosa mentre raccontano per l'ennesima volta le loro storie. Mancherà qualcuno di loro, forse, ma se ne parlerà con lo stesso affetto o la stessa acrimonia, si parlerà di lui come se stesse in viaggio, come se con la mano al regolatore, seguisse con lo sguardo i tornanti della Pusteria o dell'Appennino.

V. S.

FILATELIA

FIRENZE

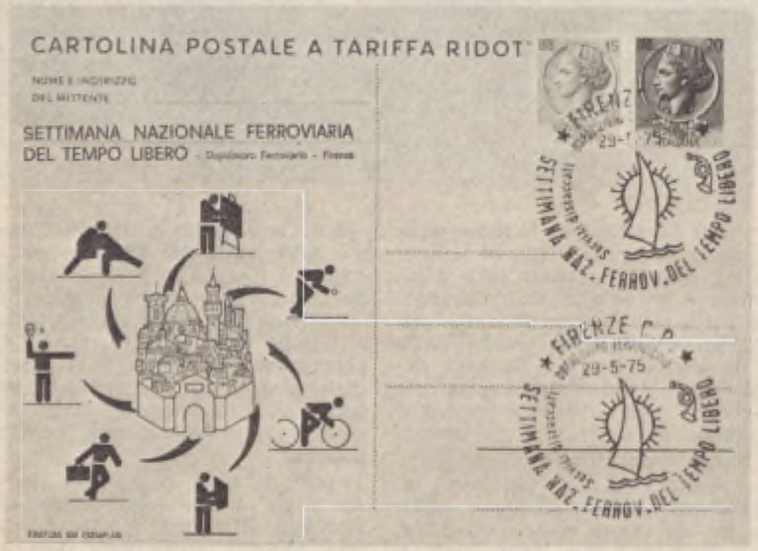
Nell'ambito della Settimana Nazionale Ferroviaria del Tempo Libero è stata inaugurata il giorno 29-5-75, a Firenze, nei locali di rappresentanza della Stazione di S.M. Novella, una manifestazione filatelica alla quale è stata abbinata una mostra di numerose collezioni che hanno suscitato un vivissimo interesse fra i visitatori.

Fra i premiati i nostri colleghi di Trieste (Scortecci) di Mantova (Bonat) di Genova (Fava) di Bologna (Pezzetti) di Roma (Cialdella) di Firenze (Crescioli) e di Milano (Giraudo).

All'amico Vaccari è stata assegnata una coppa in riconoscimento della sua attività per l'organizzazione della mostra.

Alla manifestazione sono intervenuti, per il Fil-Fer, i rappresentanti dei Circoli Filatelici dei Dopolavoro Ferroviari di Ancona - Bologna - Brennero - Genova - Livorno - Firenze - Mantova - Milano - Roma - Savona - Reggio Calabria - Trieste e San Benedetto del Tronto.

Per l'occasione è stata edita una cartolina ricordo, che riproduciamo, con annullo speciale, che può essere richiesta al Gruppo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario di Firenze.



ITALIA

Il giorno 15 maggio è stato emesso un francobollo celebrativo dell'« Anno Internazionale della Donna ». Il francobollo del valore di L. 70 raffigura quattro colombe, simboleggianti le fondamentali razze umane, che escono da una gabbia dorata a forma di globo terraqueo, a significare l'emancipazione della donna. Tiratura: quindici milioni di esemplari.

Il giorno 28 maggio è stato emesso un francobollo celebrativo delle « Imprese Spaziali Italiane ». Il francobollo del valore di L. 70, raffigura il satellite San Marco III in orbita e la piattaforma marina « Santa Rita » da cui viene controllata l'operazione di lancio. Tiratura: quindici milioni di esemplari.

SAN MARINO

La famosa Courvoisier S.A. Svizzera ha stampato per le Poste Sammarinesi una serie di due valori per celebrare l'Idea Europea.

E' stato scelto un dipinto del Quercino, raffigurante San Marino in atto di benedire la sua Città, situato nella saletta del Consiglio dei XII nel Palazzo Pubblico, del quale vengono riprodotti solo due particolari.

Nel valore di L. 100: la mano benedicente del Santo. Nel valore di L. 200: il volto di San Marino. Tiratura: 950.000 serie complete.

VATICANO

Le Poste Vaticane hanno emesso il giorno 22 maggio due serie.

La prima, composta di un solo valore da L. 300, per celebrare la solennità della Pentecoste. Il francobollo è ispirato al quadro della Pentecoste di El Greco conservato al museo di El Prado a Madrid.

La seconda, composta di sei valori, per celebrare l'Anno Europeo del Patrimonio Architettonico, riproducenti alcune fontane e vedute architettoniche della Città del Vaticano.

Il valore da L. 20 riproduce una delle fontane della Piazza S. Pietro e, di scorcio, la facciata della Basilica.

Il valore da L. 40 riproduce la fontana situata nella Piazza di S. Marta e, di scorcio, l'Abside di S. Pietro e, fra gli alberi, la Chiesa di S. Stefano degli Abissini.

Il valore da L. 50 riproduce la fontana cosiddetta del Forno, la Torre Borgia, l'Abside e la Cupola della Basilica di S. Pietro.

Il valore da L. 90 riproduce la fontana ed il cortile del Belvedere.

Il valore da L. 100 riproduce la fontana adiacente la Casina di Pio IV, ove ha sede l'Accademia delle Scienze.

Il valore da L. 200 riproduce la fontana della Galea.

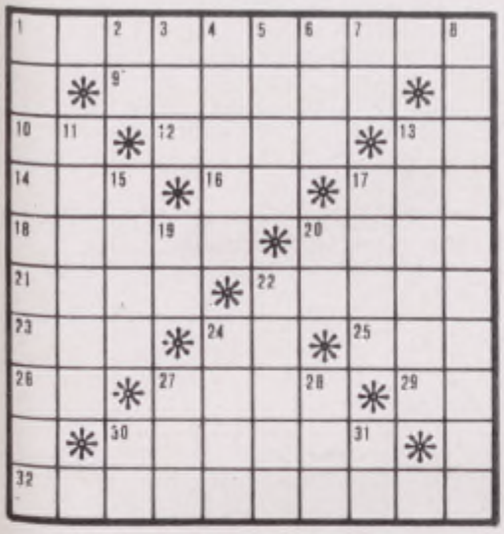
Tiratura per tutte e due le serie: 1.600.000 serie complete.

CI CONGRATULIAMO con il collega Mauro Vaccari del Circolo Filatelico di Firenze per l'ottimo piazzamento ottenuto alla Mostra di « Cartoline Maximum » tenuta a Bruxelles dal 6 al 23 maggio. Il collega Vaccari ha partecipato con la raccolta « Firenze e i suoi Tesori » ed ha ottenuto il 3° posto con medaglia d'argento. E' il primo collega che ottiene un così lusinghiero riconoscimento in questa mostra.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO

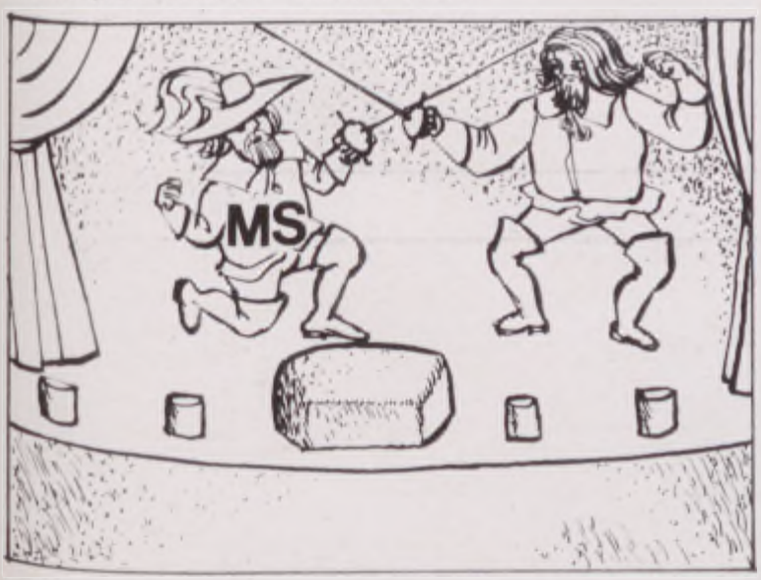
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Contiene il SS. Sacramento; 9) L'Universo; 10) Opera lirica; 12) Il fiume di Firenze; 13) Sigla di Campobasso; 14) Latitudine in breve; 16) Il dittongo del leone. 17) Oasi del Sahara; 18) Bella e famosa ballerina spagnola; 20) Impronte; 21) Scampagnata; 22) Una sigaretta americana; 23) Ente Nazionale Idrocarburi; 24) Il Sodio; 25) Bagna Strasburgo; 26) Rieti su targa; 27) Monarca; 29) Fondo di bottiglia; 30) Lavora con la testa tra le nuvole; 32) Lo fu Gagarin.

Verticali: 1) L'arte di misurare il tempo; 2) Torre Controllo; 3) Periodo geologico; 4) Il nome dell'allenatore Rocco; 5) Non ha bisogno di cure; 6) Prefisso auricolare; 7) Lettera greca; 8) Un colpo di parapioggia; 11) Brunetto poeta, che Dante pone nell'Inferno; 13) Cose rare e preziose; 15) Dea greca del mare; 17) Ci difendono offendendo; 19) Il sole egizio; 20)Opere Assistenziali; 22) Una Leslie del cinema americano; 24) Fiume egiziano; 27) Baronetto inglese; 28) E' avanzata quella del nonno; 30) Poste e Telegrafo; 31) L'oro in chimica.

REBUS: (frase: 1.1.1.5.6.8 = 8.4.10) di Traiano



Aggiunte iniz. Uguali (4/6 = 5,7)

CRITICHE AL DRAMMATURGO

Che frittata con quelle battute
così dozzinali!
Nell'opera in un atto,
questo è il fatto,
ha creato una storia da poco
...ed è stato fresco.

MIG

Zeppa (9/10)

DONNA FATALE

Per farmi divertire, dall'usato
cammino m'hai distratto;
per te la madre abbandonai! Contrario
il mio destino volge: il dato è tratto!

MARIN FALIERO

Cambio di sillaba iniz. (8/7)

PARTITA DURA A GENOVA

Il campo di Marassi è infido assai
e gli « ospiti » hanno il dente avvelenato;
per cui se qualche azione si pretende
da manuale, ebben... questo dipende.

TRAIANO

Indovinelli

SONO IN ANSIA PEL TUO FIDANZATO

L'ho visto stamattina in un caffè
e l'ho rivisto, bianco ed accaldato,
oggi verso le cinque insieme a te;
infin l'ho scorto che girava in macchina
molto sbattuto e in grande agitazione:
sarà finito forse in un burrone?

FAN

VOLEVA FARE IL SOLDATO, MA...

Per quella sua caduta in camera,
dovuta forse alla rottura
di alcuni legamenti interni,
l'ho visto veramente sfiduciato.
Infatti c'è stato il consulto
e l'hanno riformato.

MIG

SEGRETARIA CHE NON VA

Se devo
pronunciarmi su di lei
dico
che è da liquidare
perché francamente
è un po' moscia.

SER BERTO

ESTREMISTA SENZA PARTITO

Fu trovato a sinistra quella volta
che le misure presero a dovere;
ora in effetti stallo un po' a vedere:
che passò a destra il dì della rivolta.

SILFO

IL COMPLICE SI DISCOLPA

Anch'io ci sono dentro fino al collo,
ma mi preme la pelle ed è per questo
che la difesa solita non mollo.
Poi vedrò di cavarmela. Del resto
che si vuole addossarmi? E' ormai provato
ch'è lei soltanto quella che ha sparato!

MARIN FALIERO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) Ostensorio; 9) Creato; 10) Oi; 19) Arno; 13) Cb; 14) Lat; 16) Eo; 17) Air; 18) Otero; 20) Orme; 21) Gita; 22) Camel; 23) Eni; 24) Na; 25) Ill; 26) Ri; 27) Sire; 29) Ia; 30) Pilota; 32) Astronauta.

Verticali: 1) Orologeria; 2) Tc; 3) Era; 4) Nereo; 5) Sano; 6) Oto; 7) Ro; 8) Ombrellata; 11) Latini; 13) Cimeli; 15) Teti; 17) Armi; 19) Ra; 20) Oa; 22) Caron; 24) Nilo; 27) Sir; 28) Eta; 30) Pt; 31) Au.

AGGIUNTE INIZIALI: nova/azione = Nuova Nazione.

ZEPPA: Sviamento/svitamento.

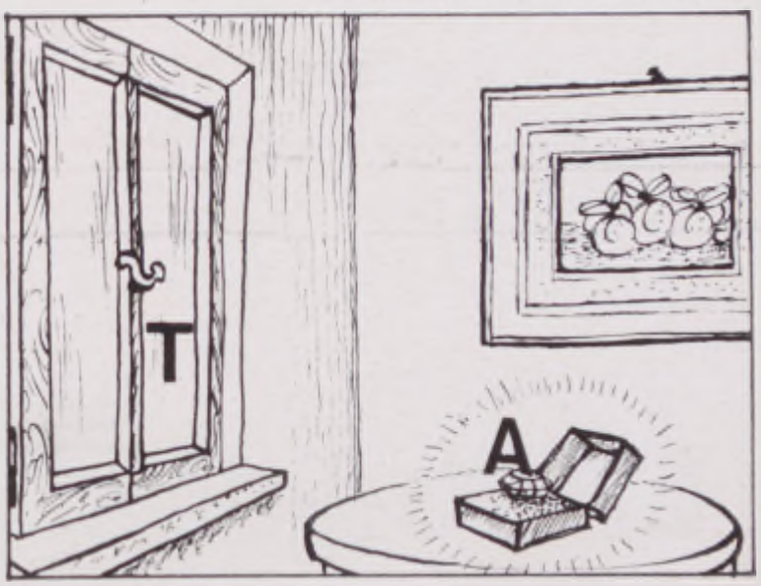
CAMBIO DI SILLABA: Vi perato / O perato.

INDOVINELLI: Il latte; il governo; il taschino della giacca; la lettera « R »; la camicia.

REBUS: finestra T; A gemma = fine stratagemma.

REBUS: M e S chino attore pugnante = meschino atto repugnante.

REBUS: (frase: 8.1.1.5 = 4.11) di Vago



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì, per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - LUGLIO 1975 - N. 7

ANNO XVIII - N. 7 - LUGLIO 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.

Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Carlo V. Cattaneo, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

FUORI TEMPO MASSIMO

Sig. Direttore,

sono un C.S.P./le a.r. e fui assunto in ferrovia nel 1939 a Bologna come Telegr. Contrattista, dopo 6/7 mesi chiamato alle armi di leva. Fatta e finita la guerra fui assunto alla stazione del mio paese (Bagnacavallo-RV). Poiché la linea era fuori esercizio erano istituite squadre di ricupero materiali: lavorando in una di queste squadre mi ammalai e rimasi all'Ospedale una ventina di giorni, il minimo indispensabile nel timore di essere licenziato. Quindi continuai il servizio facendo cure ambulatoriali a mie spese e per molti anni. Ho tirato avanti alla meglio fino a conseguire la possibilità di beneficiare della legge 40/67. Ora desidererei sapere se debbo fare domanda di pensione privilegiata, o chiedere i benefici della legge ex-combattenti avendo goduto della 40/67. Come si potrebbe motivare e a chi indirizzare eventuali domande?

Giotto Mazzotti
C.S.P./le a.r.
Bassano del Grappa

● *In sede di determinazione della pensione normale diretta Le è stato attribuito un aumento di servizio di anni 8, ai sensi del 2° comma del citato art. 26 della Legge n. 40/1967, trattandosi di inidoneità non dipendente da cause di servizio.*

Se Lei infatti, riteneva di aver diritto a maggiori benefici, avrebbe dovuto proporre a suo tempo ricorso avverso il provvedimento di cui trattasi, e non ora, essendo abbondantemente scaduto il termine.

Purtroppo non è più ammissibile la domanda per la pensione privilegiata per decorrenza di termini, né Le possono essere applicati i benefici degli art. 1 e 2 della Legge 336/70 poiché il Suo esonero è avvenuto anteriormente al 7.3.68.

La Sua pensione sarà riformata quanto prima, con decorrenza 2.11.67 per attribuirLe i benefici economici derivanti dalla applicazione dell'art. 29 della legge 15.2.67.

LA LEGGE 27/1970

Egregio Sig. Direttore,

Le scrivo anche a nome di altri colleghi che si trovano in una situazione simile alla mia, e che come me, in questo periodo, si sono trovati a chiedersi con amarezza: chi, e perché, ha diritto di beneficiare della Legge n. 27/1974?

Questo il mio curriculum: assunto il 27.7.1942 a Piedicolle, come manovale Avventizio Straordinario (sedicenne), fino al compimento del 18° anno di età, il 19.4.1944. Passato di ruolo il 19.4.1945 — Promosso Deviatore in data 1.1.1959 — Csq. Deviatori in data 1.1.1969 — (scatti stipendio 11) — col riassetto del 1971, sono 1° Deviatore (scatti stipendio 5) — infine Deviatore Capo in data 1.1.1972 (scatti 4).

E ora, vedo altri colleghi, con la mia stessa anzianità e qualifica, godere dei benefici di questa « ricostruzione di carriera » e addirittura vedo dei giovani (sia per età, sia per anni di servizio) passarmi davanti finanziariamente, con la « carriera ricostruita ».

Ugo De Paoli
Torino Smist.to

● *Rispondiamo brevemente ma riteniamo nel modo più esauriente alla lettera che per ragioni di spazio abbiamo dovuto ridurre.*

I benefici previsti dalla Legge n. 27/1974 sono stati estesi anche al personale precedentemente escluso e ciò in base alla Legge, recentemente approvata dal Parlamento, n. 197 del 6 giugno 1975.

RICORRERE AL T.A.R.

Cari amici,

Vi scrivo per sapere se è possibile ottenere il riconoscimento giuridico del servizio prestato nella qualifica parallela, ma diversa da quella rivestita.

Proveniente dalla qualifica di Capotreno, risultai idoneo a due concorsi interni, rispettivamente a Capo Personale Viaggiante e a Controllore Viaggiante.

Al primo fu data decorrenza giuridica 1.9.970; al secondo decorrenza giuridica 10.5.972. Attualmente, per opzione, rivesto la qualifica di Controllore Viaggiante. Economicamente, il servizio prestato in qualità di Capo P.V. mi è stato interamente valutato.

Considerato che non ci si può avvalere dell'Art. 41 del DPR 1077/1970, per divieto posto dal successivo Art. 107 stesso DPR, domando se il personale delle F.S. è tutelato da una Legge analoga che riconosca e valuti giuridicamente queste anzianità.

Accettando la qualifica di Contr. Viagg., parallela a quella di C.P.V., sono rimasto sempre dirigente dell'esercizio ossia sempre sulla stessa piattaforma, perciò non vedo perché il servizio prestato nella qualifica di C.P.V. non debba essere giuridicamente valutato e cumulato con quello di Contr. Viagg., così come è avvenuto sotto il profilo economico.

E' possibile il ricorso al Consiglio di Stato?

Ennio Vellone
Ufficio Movimento
Venezia

● *L'unica domanda alla quale possiamo rispondere è l'ultima: potrebbe avanzare ricorso giurisdizionale ma non al Consiglio di Stato, bensì al T.A.R. (Tribunale Amministrativo Regionale); però non riteniamo che l'esito possa essere positivo. Come Lei stesso dice l'art. 107 del DPR 1077/70 non consente per i ferrovieri di beneficiare dell'art. 41 né esiste altra legge o norma che consenta il riconoscimento ai fini giuridici del servizio prestato in carriere corrispondenti.*

COSA MI CONVIENE?

Cara « Voci della Rotaia »,

sono stato assunto quale vincitore di concorso esterno nel febbraio del '74 con la qualifica di Gestore. Non potendo con detta qualifica entrare nel vivo del Servizio, come a me piacerebbe, ho deciso di abilitarmi al movimento completo (da dirigente) e al telegrafo. Quello che vorrei chiedervi è che prospettive ho per il futuro con queste due abilitazioni oltre alle altre di cui sono in possesso (biglietti e bagagli-merci-blocco F.S. sezionatori aerei-circolazione treni, nozioni da gestore - servizio Dirigente Unico); posso chiedere un cambio qualifica ad Assistente abilitato, o meglio ancora a capo stazione? O devo aspettare di avere l'anzianità e poi partecipare ad un concorso interno?

Elio Dopudi
Gestore di Avio

● *In base all'art. 48 S.G. ed al quadro di equiparazione delle qualifiche di cui al D.M. 17.9.1971, n. 12109, il Gestore può essere definitivamente destinato a funzioni di Assistente di Stazione previo relativo cambio di qualifica.*

Tale cambio deve essere giustificato da esigenze di servizio ed è possibile solo se sussista la disponibilità di posti di pianta nella qualifica da conferire. Inoltre l'interessato deve essere in possesso delle abilitazioni obbligatorie previste per la nuova qualifica.

Purtroppo un cambio di qualifica del genere non è per ora attuabile data la situazione degli organici nelle due qualifiche.

Non è possibile invece il cambio di qualifica da Gestore a Capo Stazione in quanto si tratta di qualifiche di diverso livello gerarchico.

Ad ogni modo Lei potrà partecipare al concorso interno per la qualifica di Capo Stazione al quale sono ammessi, tra gli altri, i Gestori Capi e quelli di 1ª classe questi ultimi con tre anni di anzianità.

IVA NEGLI ALLOGGI

Cara « Voci »,

sul n. 4 leggo che gli Alloggi concessi in proprietà dalla nostra Azienda sono esclusi dal pagamento dell'I.V.A.

Con lettera raccomandata della Direzione Compartimentale abbiamo ricevuto io e altri colleghi comunicazione che i nostri alloggi sono stati concessi in proprietà e se vo-

gliamo stipulare subito il relativo contratto dobbiamo versare a titolo di anticipazione per spese fiscali il 10% del valore dell'immobile, comprese le detrazioni di Legge. Inoltre nella comunicazione della Direzione Compartimentale si precisa che il competente Ufficio Finanziario Locale non intende concedere le agevolazioni Fiscali previste dal D.P.R. 1035 del 1972 e che perciò è stato posto un quesito al Ministero delle Finanze.

E' giusto che dobbiamo pagare o è un abuso dell'Ufficio Finanziario locale, anche perché da informazioni assunte ci risulta che in altri Compartimenti l'imposta del 10% non è stata pagata. La vostra risposta ci sta molto a cuore soprattutto perché per stipulare il contratto ognuno di noi deve versare una somma che parte da un minimo di 300.000 lire.

Angelo Verde
Aversa

● *Non tutti gli Uffici Finanziari adottano il medesimo criterio circa il regime fiscale da applicare ai contratti di «riscatto» degli alloggi F.S. e per questo gli Uffici Compartimentali hanno formulato un quesito al Ministero delle Finanze per chiarire la questione ed assicurare una uniformità di trattamento.*

Le Direzioni Compartimentali sono state informate dell'iniziativa con lettera circolare del 21.2.1975 (n. AG.32/P.4.2/R.22.14448) ed invitate ad avvertire gli assegnatari degli alloggi.

Lei quindi ha due alternative: attendere la risposta del Ministero delle Finanze al quesito oppure stipulare immediatamente il contratto e pagare l'imposta nella misura richiesta dall'Ufficio finanziario, riservandosi eventualmente (in base alla risposta che verrà data) di chiedere il rimborso di quanto versato.

BK6 - BARRA VERDE

Caro Voci,

sono in possesso per i famigliari di concessioni di viaggio di biglietti BK6, di 2ª classe barrati verdi con la dicitura (Vale per la 1ª classe nei viaggi di oltre Km. 500). Poiché ho le idee poco chiare in ordine alla loro giusta utilizzazione, ti prego di rispondere nella tua rivista alle seguenti domande:

1) è obbligatorio apporre il bollino per viaggi superiori a 500 Km.?

2) per viaggi superiori a 500 Km. è concesso prendere posto su treni rapidi ordinari pagando il solo relativo supplemento di 1ª classe?

In attesa di leggere una risposta chiarificatrice e definitiva ti ringrazio e ti porgo i più sentiti saluti.

Russo Dante
Sibari

● *I biglietti BK di 2ª classe con barra verde furono istituiti a suo tempo per conservare a quel personale che, alla data del 30.9.1958, rivestiva una qualifica per la quale, nel regime delle tre classi di viaggio, era prevista l'assegnazione della 2ª classe, la possibilità di prendere posto nella 1ª classe in occasione di viaggi superiori a 500 Km.*

A seguito dell'entrata in vigore del DM 2011/1973, con il quale è stata accordata la possibilità, a tutti i titolari dei biglietti gratuiti Serie BK di 2ª classe, di effettuare 12 viaggi in 1ª classe, anche l'uso dei biglietti Serie BK con barra verde, per quanto concerne i viaggi in 1ª classe, è subordinato all'applicazione della marca di convalida, sia che i titolari effettuino percorsi inferiori che superiori a Km. 500.

Per quanto riguarda i treni rapidi si precisa che i biglietti in questione conservano la caratteristica di consentire l'uso dei treni rapidi nei viaggi con percorrenza superiore a Km. 500 previo pagamento del relativo supplemento. Si rammenta che anche in questo caso è obbligatoria l'apposizione della marca di convalida.

Interessa gli abbonati

Per consentire il regolare recapito del Periodico, preghiamo di controllare l'esattezza delle generalità e dell'indirizzo riportati sull'etichetta di spedizione, segnalando alla Redazione eventuali rettifiche, aggiunte o variazioni. **Per tale segnalazione si prega utilizzare lo spazio a ciò riservato sulla busta con la quale si riceve il giornale, senza staccarne l'etichetta errata. L'invio può avvenire anche con corrispondenza di servizio.**

Indicare il numero di matricola ferroviaria se in attività di servizio e « Pensionato F.S. - libretto n. ..... » se in quiescenza. Gli Agenti posti in quiescenza nel corso dell'anno sono vivamente pregati segnalare tale variazione.

Scrivere a macchina o in stampatello.

VIAGGI ALL'ESTERO

Il Sig. Antonio Fiorilli, Macchinista TM scrive una lunga lettera per chiedere quali norme regolano l'assegnazione della classe in occasione di viaggi all'estero. In particolare ci chiede per quale motivo non venga applicato il criterio per cui oltre i 500 Km. si possa viaggiare in 1ª classe in modo da evitare nelle stazioni di frontiera il trasbordo.

● *Bisogna tenere presente, in proposito che l'assegnazione delle classi di viaggio all'estero è regolata da norme internazionali che impegnano tutte le Amministrazioni ferroviarie.*

In base a tali norme è previsto che la prima classe per viaggi in servizio internazionale debba essere assegnata da ciascuna Amministrazione in proporzione non superiore al 5% della consistenza numerica di tutto il suo personale.

La nostra Azienda, che nel passato superava di poco il limite prescritto (godevano allora della 1ª classe in servizio internazionale tutti gli agenti rivestiti di qualifiche comprese entro l'ex-grado VI del vecchio ordinamento gerarchico), con l'introduzione dei ruoli aperti nella dinamica delle carriere giunse, nel 1965, a superare la percentuale del 12%.

Le insistenze dell'Azienda, in sede internazionale, per ottenere il mantenimento della situazione non ottennero alcun risultato; fu necessario, pertanto, elaborare un piano ventennale che permettesse, con il mantenimento della 1ª classe a coloro che ne avevano acquisito il diritto e con l'attribuzione invece della 2ª agli Agenti dell'ex-grado VI e agli Applicati Capi ed Applicati Tecnici Capi promossi a tali qualifiche dopo il 1° febbraio 1966, di ridurre entro 20 anni la percentuale degli aventi titolo alla 1ª classe alla percentuale del 5%.

Attualmente questa percentuale è ancora superiore al 10% e pertanto non può essere ancora presa in esame una revisione delle norme.

NON HA DIRITTO

Cara Voci,

Trascrivo brevemente il mio curriculum ferroviario in modo che mi possa venire indicato con precisione se ho diritto alla applicazione dell'art. 16 del D.P.R. 1079/70:

Sono stato assunto in servizio con la qualifica di Operaio nel 1937, nel 1945 sono passato agli uffici ottenendo il cambio di qualifica, da Operaio di 1ª ad Usciere di 1ª; per concorso interno sono stato inquadrato A. Applicato e successivamente sono pervenuto alla qualifica di Applicato Capo, qualifica con la quale sono stato posto in quiescenza.

Luigi Anesi
Trento

● *Le disposizioni previste dal 2° comma dell'art. 16 del decreto da Lei citato, trovano applicazione nei confronti di personale vincitore di concorso interno a qualifica di carriera superiore; in questo caso agli interessati viene assegnata la classe di stipendio uguale o superiore immediatamente quella goduta nella qualifica di provenienza. Quando invece si tratti di passaggio di carriera, nell'ambito dello stesso livello gerarchico si applica il 5° comma dell'art. 16 in base al quale nella nuova qualifica è attribuita, con effetto alla data del passaggio, la classe di stipendio pari o immediatamente inferore a quella fruita nella qualifica di provenienza, con gli eventuali aumenti periodici necessari per assicurare uno stipendio di importo eguale o immediatamente inferiore a quello in godimento. L'eventuale differenza è conservata a titolo di assegno personale, riassorbibile in occasione del successivo aumento periodico che verrà conferito alla stessa data in cui sarebbe stato conferito nella qualifica di provenienza.*

GESTORE E ASSISTENTE

Cara Voci,

anche io ho bisogno di alcuni chiarimenti sulla mia carriera: il 15 gennaio del 1972, quale vincitore di concorso interno, sono stato inquadrato nella qualifica di Gestore. Due anni dopo, sempre a seguito di concorso interno sono divenuto Assistente di Stazione. Vorrei sapere se ai fini giuridici gli anni da me trascorsi nella qualifica di Gestore mi vengono computati, per cui se e quando potrò partecipare al concorso interno per Capo Stazione o Capo Gestione. Vorrei inoltre sapere, in relazione a quanto ho già detto, quando verrò scrutinato per la promozione ad Assistente Capo e quale è la mia progressione di stipendio.

Vito Mena
Genova

● *Il periodo di servizio prestato nella qualifica di Gestore non può essere riconosciuto ai fini del successivo sviluppo di carriera in quanto, come dicemmo già ad altro collega, il disposto dell'art. 41 del D.P.R. 1077/70 non può essere applicato al personale ferroviario. Per quanto riguarda l'avanzamento per merito comparativo Lei dovrà venire scrutinato al compimento dei sette anni nella qualifica di Assistente; mentre per poter partecipare al concorso interno per Capo Stazione o Capo Gestione gli anni di permanenza sono cinque. Per la qualifica di Assstente i parametri sono i seguenti: 133 iniziale, 151 dopo due anni, 183 dopo quattro anni nel parametro 151; per l'Assistente Capo i parametri sono il 188, iniziale e 218 dopo tre anni.*

A ROMA IL TRADIZIONALE CONVEGNO DEI REDATTORI DI "VOCI DELLA ROTAIA"

"20

QUEST'ANNO il tradizionale Convegno dei redattori di **Voci della rotaia,** tenutosi a Roma il 28 giugno scorso, ha coinciso con una data importante: i venti anni di vita del nostro periodico aziendale (i primi due anni vissuti con il nome di **Noi della rotaia).** Non è stata solo una curiosità anagrafica. Venti anni formano un periodo di tempo considerevole per chiunque, ma per un giornale costituiscono un patrimonio fondamentale di esperienze e di lavoro che permette un'analisi seria dei risultati ottenuti e soprattutto della funzione svolta da **Voci** in tutti questi anni nel campo dell'informazione aziendale. Il Convegno — che è stato aperto da un intervento del Direttore Generale Ing. Lucio Mayer — non ha eluso questo bisogno di auto-interrogazione, non soltanto retrospettiva ma anche rivolta alle prospettive che si aprono per l'azienda e ai relativi adeguamenti editoriali da dare al giornale. I numerosi interventi (di cui a parte pubblichiamo una sintesi), quasi tutti costruttivi e molti anche venati da spunti critici e autocritici, hanno contribuito a mettere a fuoco i punti qualificanti del periodico: la sua funzione nel rapporto con i ferrovieri, il suo ruolo nell'azienda, la linea editoriale ecc.

Si sa che compito principale di un periodico aziendale è dare un'immagine dell'azienda; costituire un mezzo di collegamento tra il microcosmo aziendale — con i suoi impegni e programmi, le difficoltà e i risultati — e la realtà socio-economica che quel microcosmo circonda e condiziona.

Voci della rotaia, è stato detto nel corso del dibattito, supera questa dimensione strettamente strumentale della stampa aziendale e interpreta il suo ruolo in maniera originale. **Voci,** infatti, si rivolge al mondo esterno ma si pone soprattutto come strumento di conoscenza e formazione all'interno dell'azienda, come interessante punto di incontro e di scambio di esperienze e informazioni tra ferrovieri.

La validità di tale linea è confermata dai molti riconoscimenti ottenuti a vario livello e dal numero degli abbonamenti in costante aumento (siamo ormai giunti a più di 140.000).

Ma al Convegno non c'è stato spazio per alcun genere di trionfalismo. Al di là del compiacimento per i risultati ottenuti sono emerse anche preoccupazioni di carattere operativo.

La realtà ferroviaria negli ultimi tempi sta modificandosi profondamente. Accanto al progresso tecnologico, alle nuove metodiche di lavoro, si assiste ad un profondo ricambio generazionale: da una parte gli esodi in serie e il naturale pensionamento, dall'altra le massicce assunzioni di personale (da meno di 200 mila ferrovieri siamo giunti a circa 230 mila, e tale numero è destinato ad aumentare in tempi brevi). Conseguenza di tutto ciò è anche un rinnovamento radicale delle strutture umane, sociali e culturali del mondo ferroviario.

"Proseguire sulla strada intrapresa"

L'INTERVENTO DELL'ING. MAYER AL CONVEGNO DEI REDATTORI DI « VOCI »

CONSIDERO molto importanti questi incontri tra i redattori compartimentali e centrali di « Voci della rotaia ». Dislocati per obblighi di lavoro nelle varie sedi compartimentali, essi possono fornire un quadro di prima mano sull'ordine di gradimento che il periodico aziendale incontra nei lettori. Ciò è importante, evidentemente, per le scelte editoriali relative.

Ringrazio il Dott. Ciambricco che nel suo saluto mi ha definito editore « illuminato ». Personalmente, in ogni campo e per quanto mi è possibile, cerco di non invadere le sfere di competenza dei miei collaboratori.

Premesso questo devo dire che, se talvolta mi è capitato di intervenire con un consiglio nell'impostazione di qualche servizio di « Voci », è stato per la particolare natura del giornale. « Voci della rotaia » è un periodico aziendale pagato con i fondi del bilancio delle Ferrovie dello Stato per un determinato scopo. Se tale scopo venisse tradito o servito male ci sarebbe da chiedersi se il giornale abbia o meno il diritto di continuare a vivere. E' per questo che non può essere messo in discussione il modo di essere di « Voci », le sue impostazioni di fondo.

Penso tuttavia che sia possibile affrontare con franchezza anche temi scottanti di politica aziendale. Certo facendolo senza radicalizzare e inasprire i termini delle questioni, ma in modo meditato e pacato, trovando cioè un modo originale di discutere le cose. Questo non per desiderio di una linea conservatrice, ma proprio per rinsaldare quei legami di fraternità e solidarietà necessari tra uomini che svolgono il medesimo lavoro, affrontano le stesse difficoltà.

Sono sicuro che la strada è questa, che questa è la strada perseguita da « Voci ». Personalmente confesso che una rubrica che leggo sempre con particolare attenzione è « Tutta rete », la tradizionale rubrica del nostro giornale. Spessissimo mi capita di trovarci notizie di miei vecchi collaboratori, anche se quasi tutti sono ormai in pensione: sono notizie buone e, qualche volta dolorose, ma servono a mantenere vivi certi rapporti umani. Anche al di là di queste considerazioni mi pare che la rubrica svolga una funzione importante nel giornale.

Il giudizio complessivo su « Voci », in definitiva, mi pare che possa essere positivo. Inoltre, anche grazie all'aumento delle pagine, il giornale è ulteriormente migliorato. Buono è in genere il livello dei servizi e particolarmente gradevole è la parte fotografica e grafica.

Penso dunque che si può senz'altro proseguire sulla strada intrapresa, con l'intesa che, ogni suggerimento interessante dovesse provenire dalla riunione odierna, sarà senz'altro recepito e messo a frutto dalla direzione del giornale. Vi faccio molti auguri di buon lavoro.

ANNI INSIEME"

Voci, evidentemente, deve tenere conto di questa realtà in movimento se vorrà conservare il suo ruolo di importante interlocutore dei ferrovieri. Come? Cercando di diventare sempre più « dinamico » e « aperto » nei confronti dei problemi nuovi dell'azienda e di chi ci lavora, facendo in modo che l'« ufficialità » non sia mai paternalismo né ottimismo a tutti i costi.

I presupposti perché il nostro giornale non solo conservi il suo ruolo tradizionale ma operi e migliori secondo tale linea ci sono e se ne è avuta una eco nel corso del convegno. **Voci**, infatti, non soffre dei condizionamenti tipici di tanta stampa aziendale, ha già abbondantemente superato certe angustie tematiche.

Certo, per raggiungere gli obiettivi prefissi non bastano le buone intenzioni o le semplici manifestazioni di volontà, occorrono delle condizioni favorevoli negli ambienti di lavoro, occorre valorizzare e tutelare sempre meglio la figura e l'attività dei redattori compartimentali, migliorare i collegamenti tra i vari redattori compartimentali e tra questi ultimi e la redazione centrale ecc.

Ma al di là di tutto questo, tra il passato e il futuro, alla scadenza dei venti anni di vita del nostro giornale, un augurio comune è emerso dal convegno: che **Voci della rotaia** rimanga tenacemente « tradizionale » nella difesa dei suoi aspetti migliori e dei meriti già acquisiti, e che diventi invece sempre più « nuovo » e « rivoluzionario » di fronte ai risultati ancora da conseguire, alle nuove prospettive da affrontare.

I lavori del 12° Convegno dei redattori di « Voci della rotaia » si sono aperti, la mattina del 28 giugno scorso, con un saluto del Dott. Ciambricco, direttore del giornale, alla presenza del Direttore Generale Ing. Mayer, del Vice Direttore Generale Dott. Semenza, dei Direttori dei Servizi Personale e Affari Generali, Ing. Talamanca e Dott. Amerio.

Nel suo saluto il Dott. Ciambricco, oltre a fare una breve storia dell'attività di « Voci », ha sottolineato l'importanza di questi convegni annuali dei redattori per la vita e l'impostazione del giornale. Un particolare ringraziamento il Dott. Ciambricco ha rivolto all'Ing. Mayer per l'interesse costante con cui segue il giornale. I lavori sono stati presieduti da Renzo Marello, decano dei redattori compartimentali di « Voci ».

20 ANNI INSIEME

Alcuni significativi interventi

Qui di seguito riportiamo una sintesi degli interventi più significativi svolti nel corso del 12° Convegno dei redattori di « Voci della rotaia », avvertendo che non sono riportati quegli interventi che, pur interessanti, hanno un carattere prevalentemente tecnico o redazionale.

FULVIO DUZZI
Redattore compartimentale di Verona

Sottolinea la situazione spesso difficile in cui si trovano ad operare i redattori e i fotografi compartimentali. Difficoltà obiettive, alcune incomprensioni negli ambienti di lavoro, incarichi diversi da svolgere per dovere d'ufficio, impediscono di dare al giornale il contributo che si vorrebbe.
Rilevato che « Tutta rete » è la rubrica tradizionalmente più seguita dai lettori di *Voci*, chiede che ci si sforzi per dare ad essa una veste e una struttura più omogenea, con caratteristiche comuni di linguaggio e contenuti.
Riconosce, poi, che in periferia l'interesse per il giornale sta crescendo. Occorre fare in modo che tale interesse non venga meno. E ciò è possibile solo aprendo il giornale anche ai problemi quotidiani di coloro che lavorano in ferrovia. A tale proposito ricorda la recente valanga caduta al Brennero e le drammatiche condizioni di lavoro affrontate dai ferrovieri che prestarono le prime opere di soccorso. Avrebbe preferito da *Voci* un maggiore risalto a quei fatti.

FRANCO DELLI CARRI
Redattore compartimentale di Cagliari

Incentra il suo intervento sulle diverse attività che spesso il redattore compartimentale di *Voci* è chiamato a svolgere. Per dare una maggiore organicità ed efficienza a tali attività propone alcune soluzioni per qualificare e valorizzare meglio, anche istituzionalmente, la figura del redattore compartimentale.

I redattori di « Voci » al tavolo del convegno

GIUSEPPE LUZZI
Redattore compartimentale di Venezia

Voci deve interpretare da vicino il pensiero e i problemi dei lavoratori della azienda, superando un certo carattere « ufficiale » che non riproduce esattamente l'attuale momento aziendale che è fatto di risultati positivi ma anche di lotte e di rivendicazioni sindacali.

VITO METERANGELO
Redattore compartimentale di Bari

Per migliorare il contributo dei redattori compartimentali è indispensabile un maggiore lavoro di programmazione da parte della redazione centrale.
Per quanto riguarda il giornale rileva un indubbio miglioramento, pur manifestando alcune perplessità circa l'inserimento di alcune rubriche (Zio Frescura, Cinema, TV, Dischi ecc.).
Per migliorare il livello qualitativo delle fotografie — corredo indispensabile per il giornale — propone l'istituzione di un premio da assegnare alla migliore fotografia pubblicata annualmente.

ALDO SENSI
Redattore compartimentale di Bologna

Inizia il suo intervento ricordando che sin dai primi anni di vita di *Voci* si discuteva se mantenere o meno la rubrica « Tutta rete », da molti giudicata troppo « bollettino parrocchiale ». Raffaello Campagnari, l'indimenticato collaboratore a cui è stato dedicato il premio giornalistico di *Voci*, era del parere che quella rubrica o si faceva bene o si doveva eliminare. Adesso che la rubrica riscuote un così grosso successo non ci sono dubbi: occorre farla meglio, valorizzarla di più. Come? Aumentando il numero e l'interesse delle informazioni, personalizzando le notizie, renderle allegre quando è possibile, e soprattutto fare in modo che siano pubblicate sempre tempestivamente. Termina esprimendo il parere che debba essere equilibrato di più — e in senso costruttivo e non antagonistico — l'apporto dato al giornale dai redattori compartimentali e dalla redazione centrale.

ANTONIO LICORDARI
Redattore compartimentale di Reggio Calabria

Propone anche lui la realizzazione di una specie di ufficio stampa compartimentale, già in atto in alcuni Compartimenti, in modo da consentire anche una più organica collaborazione a *Voci*. A tale fine propone l'istituzione di un comitato ristretto di alcuni redattori compartimentali per studiare le possibilità pratiche di tale realizzazione.

LUIGI PAINA
Redattore compartimentale di Milano

Il giornale è negli ultimi tempi notevolmente migliorato. Si è arricchito di rubriche nuove ed ha affrontato temi nuovi e interessanti. Rileva che sarebbe il caso che i redattori compartimentali, al pari dei rappresentanti della stampa locale, fossero informati tempestivamente sugli avvenimenti di rilievo del Compartimento.

MARIO CASACCI
Redattore Capo di « Voci »

Pone senz'altro come uno degli obiettivi primari quello di valorizzare e dare organicità — a tutti i livelli — alla figura e alla funzione del redattore compartimentale.
Invita i redattori compartimentali del giornale ad aumentare sempre più, con articoli e informazioni, il loro apporto. L'ideale di un giornale come *Voci*, con la sua caratteristica struttura decentrata, sarebbe quello di essere fatto soprattutto dalle redazioni periferiche, lasciando alla redazione centrale solo un compito di stimolo e di guida.
Per quanto concerne l'esigenza di aprire il giornale ai problemi della vita aziendale, rileva che da tempo ci si sta muovendo verso questa direzione. E cita a tale proposito l'esempio del recente numero speciale di *Voci* interamente dedicato all'antifortunistica.
Riprende il discorso fatto da qualcuno sull'opportunità di tenere conto dei cambiamenti in corso nel corpo dei lettori di *Voci*. Nell'affrontare i problemi della vita aziendale occorre considerare che di fronte ci sono degli interlocutori socialmente diversi, interpreti di una realtà sociale altrettanto diversa.

Ad Aldo Sensi il Premio Giornalistico "Raffaello Campagnari"

ALBERTO CIAMBRICCO
Direttore di « Voci »

Dopo avere risposto ai vari interventi che l'hanno preceduto, affronta i problemi relativi alla linea editoriale del giornale.
Voci della rotaia, negli ultimi tempi, sta tentando di qualificarsi meglio e di più non solo per quanto riguarda il livello qualitativo degli articoli e delle rubriche, ma anche per quanto riguarda l'interesse con cui viene seguito dai ferrovieri (e dalle loro famiglie) e dalla dirigenza aziendale.
Ogni lettore, qualsiasi sia il suo livello culturale, deve trovare in *Voci* qualcosa che susciti il suo interesse. Questo è l'obiettivo da raggiungere. Ed è anche a tale fine che si spiega l'inserimento di certe nuove rubriche che qualificano sempre più *Voci* come strumento di formazione prima che di informazione.
Nel quadro delle iniziative promozionali, un particolare rilievo merita l'istituzione del Premio Giornalistico « Raffaello Campagnari » che, nel ricordare un prestigioso collaboratore, intende stimolare una collaborazione a *Voci* sempre più intelligente e impegnata.

ALDO SENSI, il nostro redattore compartimentale di Bologna, è stato proclamato vincitore del Premio Giornalistico « Raffaello Campagnari ». Il Premio, quest'anno alla sua prima edizione, è stato istituito da **Voci della rotaia,** con la collaborazione della Banca Nazionale delle Comunicazioni, per ricordare Raffaello Campagnari, cioè uno dei suoi collaboratori più prestigiosi per capacità ed esperienza giornalistica, per generosità di impegno e carica umana.
Con Aldo Sensi il Premio e le intenzioni che lo motivano non potevano essere onorate meglio. Sensi è da tanti anni uno dei collaboratori di **Voci** più qualificati e qualificanti. Come sempre, anche nel corso del 1974 la sua collaborazione è stata di altissimo livello (ricordiamo articoli come **Italicus: diario di una strage, Emergenza: ritornano i macachi** ecc.), confermando quel particolare stile giornalistico, scarno nel riferire le notizie e insieme carico di umana partecipazione nel coinvolgersi con esse.
Il Premio, conferito da una Giuria particolarmente qualificata, è stato consegnato dal Ministro Sen. Mario Martinelli, al termine dei lavori del 12° Convegno dei redattori di **Voci.**

Nella foto: il Ministro Sen. Mario Martinelli consegna ad Aldo Sensi il premio « Raffaello Campagnari » 1974-75.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Le FS per il turismo

Al termine di una riunione conviviale organizzata dal Centro Internazionale Stampa Turistica (CIST), a Roma, il Direttore Generale ing. Mayer ha tenuto una conferenza sulla attuale situazione delle Ferrovie dello Stato, con particolare riguardo a ciò che attualmente le Ferrovie stesse mettono a disposizione del turista.

Rispondendo con la franchezza che gli è abituale, l'ing. Mayer ha trattato principalmente due argomenti: vantaggi del turista con l'utilizzazione del treno e iniziative F.S. per rendere più confortevoli i viaggi. Non ha minimizzato le difficoltà che sovente non permettono lo svolgimento regolare dell'esercizio ferroviario. Si tratta di difficoltà di varia natura che si collegano al continuo aumento del traffico viaggiatori, agli appesantimenti connessi alla contemporanea crescita del traffico merci, ai rallentamenti per i numerosi lavori in corso e, occasionalmente, ma non eccezionalmente, alle astensioni dal lavoro e alle segnalazioni anonime di attentati alle linee; infatti una qualsiasi causa prima di ritardo provoca una catena di ritardi, spesso di entità crescente per cui, poi, è difficile uscirne. Così accade che certi vantaggi che oggi le ferrovie sono in grado di offrire debbano restare solo sulla carta.

L'ing. Mayer si è soffermato ad illustrare le più recenti realizzazioni in materia di servizi messi a disposizione del pubblico. « Chi ha avuto occasione di viaggiare con una delle 154 carrozze "grand confort" già in esercizio (altre 17 sono in via di ultimazione) non potrà non aver apprezzato — ha detto l'ing. Mayer — la dolcezza e la silenziosità di marcia che esse consentono anche alla più alta velocità ed anche nella più lunga galleria; viaggiando in esse si può infatti continuare a discorrere con il tono di voce che usiamo nei nostri salotti ».

Il Direttore Generale si è anche occupato dei servizi a disposizione del pubblico per i viaggi notturni. In proposito ha evidenziato l'utilità del servizio compiuto dalle 630 carrozze con cuccette in circolazione ed ha annunciato che ve ne sono in costruzione altre 60, il che porterà la percentuale a circa il 6% dell'intero parco.

« Da qualche mese — ha continuato l'ing. Mayer — sono inoltre in circolazione vetture letto denominate T 2 S con posti turistici utilizzabili con biglietto di seconda classe e quindi accessibili ad una più larga clientela. Di tali vetture ne sono state ordinate 33 di cui 25 da destinare alle linee internazionali. Altro servizio particolarmente legato al turismo, anche se riservato ad un turismo più qualificato, è quello delle carrozze ristorante. Ebbene sono stati creati i presupposti per popolarizzare il servizio stesso e ciò mediante l'immissione di carrozze self-service che hanno già al loro attivo un positivo consenso del pubblico ».

Ha infine preso la parola il Ministro Martinelli il quale ha voluto sottolineare così l'importanza dell'incontro tracciando, inoltre, un quadro generale della situazione delle ferrovie. Il sen. Martinelli ha al riguardo affrontato anche il problema dei « rami secchi » convenendo che sarebbe opportuno tagliarli, « ma, eliminarli, ha detto il Ministro, non è facile perché i comuni ed i paesi interessati trovano nel treno un simbolo di possibile progresso e di sviluppo economico delle loro zone. Noi ci sforzeremo, comunque, di trovare i mezzi per spendere bene, per dare un aiuto maggiore alle Ferrovie che sono una crescente e preziosa realtà socio-economica del Paese ».

Gianluigi GAZZETTI

La Cemt a Copenaghen

SI E' SVOLTA recentemente a Copenaghen la 41ª sessione della Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti alla quale hanno preso parte, oltre alle delegazioni dei 18 Paesi membri, anche l'Australia, il Canada e il Giappone in qualità di membri associati, nonché gli Stati Uniti in veste di osservatori. La delegazione italiana era guidata dal Ministro Sen. Martinelli.

La Conferenza ha affrontato i grandi e ricorrenti temi di politica generale dei trasporti, alcuni dei quali spiccano particolarmente per la loro importanza e per le difficoltà che presentano nella risoluzione dei relativi problemi.

In particolare, su proposta della delegazione francese, che ha annunciato l'adozione dell'ora legale a partire dal prossimo anno, è stata approvata una richiesta di armonizzare le varie disposizioni circa l'ora legale nei singoli Paesi europei per non creare difficoltà e disfunzioni nei trasporti in genere, ma specialmente in quelli ferroviari.

Altro argomento di grande interesse e d'attualità preso in considerazione dalla Conferenza dei Ministri dei Trasporti è stato quello che riguarda la difficile situazione finanziaria di tutte le ferrovie europee e non europee; anche il delegato degli USA ha messo in evidenza la scottante attualità del problema per il suo Paese. E' emerso, inoltre, che tale comune situazione di deficit ha aspetti che variano per i Paesi ad alto tenore di reddito e per quelli meno agiati: mentre i primi registrano un calo del traffico viaggiatori e un aumento di quello merci, gli altri riscontrano una tendenza inversa.

La Conferenza ha, comunque, ribadito l'impegno di prendere ogni possibile iniziativa per favorire un migliore e più ordinato sviluppo dei trasporti nel quadro di una graduale e razionale armonizzazione tra infrastrutture e investimenti, tenendo nella massima evidenza fattori sempre più attuali e importanti quali la protezione dell'ambiente, il migliore assetto del territorio e una più avveduta utilizzazione delle risorse disponibili nel campo energetico.

Intervistato alla conclusione dei lavori della Conferenza, il Sen. Martinelli ha detto di considerare largamente positivo il bilancio dell'incontro dichiarando: « Non posso che esprimere un giudizio molto positivo sulla validità degli argomenti affrontati nel corso della presente sessione della CEMT e sulle prospettive che questi incontri possono fare intravedere, in un quadro molto ampio, ai fini dell'adozione di utili provvedimenti dal punto di vista sociale, in un momento nel quale si riscontra ogni giorno di più che una certa problematica interessa in misura pressoché uguale tutti i Paesi ».

P.

INCONTRI A TRIESTE

Trasporti tra Italia e Ungheria

SI E' TENUTO a Trieste nei giorni 20 e 21 giugno il primo incontro italo-ungherese sul tema « Problemi e prospettive della collaborazione italo-ungherese nel settore dei trasporti », incontro che è stato promosso congiuntamente dall'Istituto dell'Economia mondiale di Budapest e dall'Istituto di studi e documentazione sull'Est europeo (I.S.D.E.E.) di Trieste.

L'Assessore all'industria e commercio della Regione Friuli-Venezia Giulia, dr. Stopper, nel portare il saluto della Regione alla delegazione ungherese, composta da rappresentanti di organismi statali, tecnici e operativi, e a quella italiana, ha rilevato il particolare interesse delle terre del Friuli e della Venezia Giulia per tale incontro che rientra nella politica di ulteriore sviluppo e approfondimento dei rapporti economici e culturali fra regioni contermini, politica che sta alla base del ruolo tradizionale della Regione Friuli-Venezia Giulia.

Dopo aver ricordato gli scambi di visite e di contatti avvenuti fra la Regione ungherese del Somogy e il Friuli-Venezia Giulia nel corso del 1974, il dr. Stopper si è particolarmente soffermato sulla funzione intermediatrice del porto di Trieste, sulla sua specializzazione nei traffici internazionali di transito e sul programma regionale che prevede la creazione di un unico sistema integrato dei porti regionali.

La riapertura del canale di Suez, ha rilevato ancora l'assessore, farà ritornare nell'Adriatico importanti aliquote di traffico, per cui anche i traffici ungheresi sicuramente risentiranno notevoli benefici da questa nuova realtà. E' auspicabile, quindi, ha aggiunto, che essi possano trovare, nel porto di Trieste, condizioni nuove e più favorevoli di sviluppo, anche grazie alla realizzazione di programmi di potenziamento della rete di collegamento fra l'Italia e l'Ungheria, attraverso la Iugoslavia.

L'assessore, dopo aver ricordato le principali infrastrutture necessarie per lo sviluppo dei traffici e le iniziative di cooperazione tra le aziende ungheresi e quelle italiane, che si stanno favorevolmente sviluppando, ha concluso assicurando che la Regione Friuli-Venezia Giulia non mancherà di agire, nell'ambito della propria competenza e delle proprie possibilità operative, affinché venga dato crescente impulso a tutte quelle iniziative utili e fruttuose, necessarie per una sempre più intensa e proficua collaborazione non solo nel settore dei trasporti, ma anche negli altri campi dell'attività umana.

Ha preso, poi, la parola il dr. Arnaldo Chisari, Direttore Generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei Trasporti, il quale ha fatto notare come i traffici tra l'Italia e l'Ungheria siano condizionati dalle politiche e dalle iniziative dei paesi intermedi, per quanto riguarda l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto e le facilitazioni di esercizio.

Ha poi accennato alle iniziative da assumere per una concreta evoluzione delle relazioni di trasporto tra l'Italia e l'Ungheria, tra cui ha sottolineato il potenziamento delle infrastrutture portuali di Trieste.

L'ing. Michele De Juliis, vicedirettore della Direzione Centrale Autostrade e Trafori in concessione dell'A.N.A.S., dopo aver ricordato la vocazione di apertura ai traffici di transito del Friuli-Venezia Giulia, ha indicato nel potenziamento delle vie di comunicazione verso l'entroterra europeo un fondamentale fattore di sviluppo di tale vocazione, soffermandosi in particolare sulle prospettive che sarebbero dischiuse dalla realizzazione di un collegamento stradale continuo fra l'area portuale di Trieste e l'Europa danubiana, specialmente l'Ungheria.

Sono seguiti altri interventi del dr. Dezso Kuzsel, direttore generale del Ministero ungherese dei Trasporti, che ha compiuto un'ampia disamina sulla situazione dei trasporti tra i due paesi e, nel corso della discussione, dell'ing. Ennio Santucci, Presidente delle « Autostrade s.p.a. », del sig. Marco Lachi, dell'Ufficio documentazione dell'I.S.D.E.E., e dell'ing. Alberto Ceresa, consulente dell'Impresit (Imprese italiane all'estero) del gruppo FIAT.

A conclusione del dibattito su questo punto, ha parlato l'ing. Mayer, che, con un approfondito esame, ha esposto i programmi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nella Regione Friuli-Venezia Giulia, soffermandosi in particolare su quei tratti del nostro sistema ferroviario che sono in collegamento con itinerari diretti verso l'Est europeo.

Dopo aver analizzato compiutamente la composizione del traffico merci tra l'Italia e i paesi dell'area danubiana, l'ing. Mayer si è soffermato in particolare ad illustrare le caratteristiche del traffico ferroviario con l'Ungheria attraverso il porto di Trieste e le prospettive collegate ai programmi di potenziamento ferroviario precedentemente ricordato.

I lavori sono proseguiti con una analisi dei problemi del transito tra i due paesi e delle possibilità di uno sviluppo dei traffici ungheresi attraverso il porto di Trieste e si sono conclusi con una discussione rivolta ad appurare la reale possibilità di cooperazione italo-ungherese nel settore della costruzione di mezzi di trasporto, specie per quanto concerne la costruzione di materiale rotabile, di autovetture e di automezzi pesanti.

A. PERGOLA-QUARATINO

ATTUALITA'
I fatti «piú» del mese

Per Berna si viaggia "tutto compreso"

L'ISTITUZIONE del Rail Inclusive Tours (abbreviato nella pratica ferroviaria R.I.T.) è un esempio della avanzata politica commerciale che sta caratterizzando le amministrazioni ferroviarie europee. Il sistema, oltre ad assicurare le riduzioni ferroviarie, consente di accertare al momento dell'acquisto del biglietto il costo complessivo del viaggio e della sistemazione alberghiera, che avviene, senza alcun sovrapprezzo sul costo del biglietto R.I.T., a cura dell'agenzia. Un particolare vantaggio consiste nel fatto che con il biglietto Rail Inclusive Tours si possono utilizzare tutti i treni previsti nell'orario.

Le Ferrovie dello Stato, la Ferrovia Berna-Loetschberg-Sempione e le Ferrovie Federali Svizzere hanno stipulato recentemente un accordo per l'istituzione di Rail Inclusive Tours per viaggi di fine settimana con destinazione Berna; si tratta di un biglietto che è in vendita per ora solo nelle agenzie di viaggio delle principali città dell'Italia settentrionale, che comprende il prezzo del viaggio e la sistemazione alberghiera nella capitale elvetica e prevede sensibili riduzioni rispetto alle tariffe ordinarie.

Al biglietto R.I.T. a destinazione di Berna sono connesse alcune facilitazioni particolari disposte dall'Ente turistico della città di Berna, consistenti in tessere di libera circolazione sui mezzi di trasporto urbani, in biglietti omaggio per i musei (fra i quali per la Pinacoteca, che racchiude importanti collezioni artistiche), nei locali notturni, ecc., nonché varie combinazioni illustrate nel libretto che viene consegnato ad ogni viaggiatore che esibisca all'ufficio dell'Ente turistico nella stazione di Berna il proprio biglietto di viaggio R.I.T.

La validità di questi biglietti intercorre tra il venerdì e il lunedì. Il viaggio di andata potrà pure essere iniziato il sabato o la domenica, quello di ritorno il sabato, la domenica o il lunedì, unica condizione essendo quella di prevedere almeno un pernottamento a Berna. La vendita dei biglietti R.I.T. a destinazione di Berna è prevista fino il 30 settembre 1975.

Alessandria smistamento nuovo ACEI

IL COMITATO d'Esercizio, ha tenuto una delle sue periodiche riunioni ad Alessandria per visitare l'impianto ACEI recentemente attivato nello scalo di smistamento e che, completando una serie di opere precedentemente realizzate, ne fa uno dei più moderni nel suo genere. L'insieme dei lavori eseguiti, per un ammontare di oltre cinque miliardi e mezzo, ha comportato il completo rinnovamento e l'ampliamento del piano dei binari, una nuova rampa di lancio, il funzionamento automatico della frenatura carri e della predisposizione degli itinerari di lancio, l'elettrificazione di tutti i binari di arrivo e partenza, nuovi fabbricati per i servizi Movimento e IE, impianti telefonici, radioricetrasmittenti, telescriventi nonché un particolare impianto di illuminazione con lampade diffondenti a vapore di sodio, particolarmente studiato per il piazzale alessandrino, sovente soggetto a nebbia, la memorizzazione delle richieste di movimento.

Caratterizzano il nuovo impianto: 137 pulsanti di itinerario, 237 itinerari realizzabili, 399 pulsanti di istradamento, 1398 istradamenti effettuabili, 233 circuiti di binario, 7400 relè di vario tipo, 494 Km. di cavi di piazzale, 5750 lampade di ripetizione sul quadro luminoso.

Con il nuovo impianto si farà agevolmente fronte alle attuali 30 spinte, che vengono mediamente eseguite ogni giorno per circa 1200 carri.

DAL 25 GIUGNO al 2 luglio una delegazione di ferroviere sovietiche ha visitato l'Italia, ospite del Sindacato Ferrovieri Italiani. La Delegazione era composta da Ludmila Titova, segretario nazionale dei sindacati dei ferrovieri sovietici, da Nadeida Kalachnihova, Capo Gestione, dirigente sindacale della stazione centrale di Mosca, da Ludmila Ilyiuskava, interprete. Sono stati visitati gli impianti di Milano, Firenze e Roma e successivamente la Delegazione è stata ricevuta dal Direttore Generale e dai rappresentanti del personale nel Consiglio di Amministrazione delle F.S. La Delegazione si è particolarmente interessata anche ai servizi sociali ed ha visitato l'asilo-nido di Roma ed il centro Motulesi.

La signora Titova — che è tra l'altro responsabile per le ferrovie sovietiche delle lavoratrici (che nell'URSS sono il 46 per cento dell'organico ferroviario) — si è in specie voluta documentare sulla condizione femminile nelle F.S. e sulle conquiste operate dal movimento sindacale italiano per l'emancipazione della donna, questioni che saranno poste all'attenzione, dal movimento sindacale italiano, dell' « Anno internazionale della Donna » proclamato dall'ONU.

Tutto rotaie a Piombino

HA AVUTO luogo il 4 luglio presso le Acciaierie di Piombino un incontro a livello internazionale dei tecnici dell'Office de Recherches ed d'Essais — organismo dell'UIC — in merito al capitolato per la fornitura di rotaie ferroviarie.

Il gruppo di lavoro, composto dai rappresentanti delle ferrovie francesi, svizzere, tedesche, italiane, olandesi, inglesi, polacche e svedesi e da quelli delle aziende produttrici di rotaie e, precisamente, la Krupp e la Klockner per la Germania, la Saciler per la Francia e la Cockerill e l'Acciaierie di Piombino per l'Italia, dopo aver completato uno studio su un nuovo tipo di rotaia, ha iniziato i lavori per la revisione del capitolato internazionale attualmente in vigore — l'ultimo aggiornamento risale al 1971 — per la fornitura delle rotaie.

Nel corso dell'incontro sono stati illustrati al comitato dell'ORE i risultati del lavoro svolto da alcuni gruppi per quanto riguarda le tolleranze e altri aspetti di natura metallurgica e di collaudo.

La riunione di Piombino si è conclusa con una visita al reparto dei laminatoi delle Acciaierie dove vengono prodotte le rotaie.

La prossima seduta di lavoro dell'Office de Recherches et d'Essais si terrà in Germania, a Monaco, alla fine di quest'anno.

FLASH
Notizie in breve

IL PROGETTO della elettrificazione della linea ferroviaria Treviso-Vicenza è stato approntato; il finanziamento è previsto nel piano poliennale di potenziamento delle Ferrovie. L'elettrificazione della linea (60 Km circa) che comporterà la sostituzione totale o parziale della trazione a vapore e diesel (che hanno limiti di potenza), aumenterà perciò la velocità di esercizio, consentirà il passaggio di treni merci di tutte le categorie.

E' proprio sotto il profilo del traffico merci che l'elettrificazione è importante. Lo scalo di Mestre è ormai saturo: modernizzando il tratto in questione le merci in arrivo dall'Austria e Jugoslavia potranno proseguire direttamente per Milano.

GLI STUDI per pervenire all'impostazione di un progetto del piano poliennale ferroviario da presentarsi al Parlamento entro il 31 dicembre 1976 sono in fase di avvio. Il progetto dovrà poi formare oggetto di valutazione, oltre che in seno alla commissione consultiva interregionale ed al Cipe, anche nell'ambito di altri organismi di programmazione esterna nel contesto di quelli che saranno gli indirizzi e gli obiettivi del programma economico nazionale e del piano generale dei trasporti.

UN AVVENIMENTO che per certi aspetti ha avuto le caratteristiche del centenario della ferrovia Lienz-Fortezza, che è stato celebrato, come si ricorderà, nel 1972, si è ripetuto lungo la ferrovia Fortezza-S. Candido, sulla quale per iniziativa dell'Associazione amatori della ferrovia italiana — A. F. I. — è transitato un treno speciale storico trainato da due vaporiere 740 e 741 e composta da sei vagoni sui quali hanno preso posto circa 200 persone.

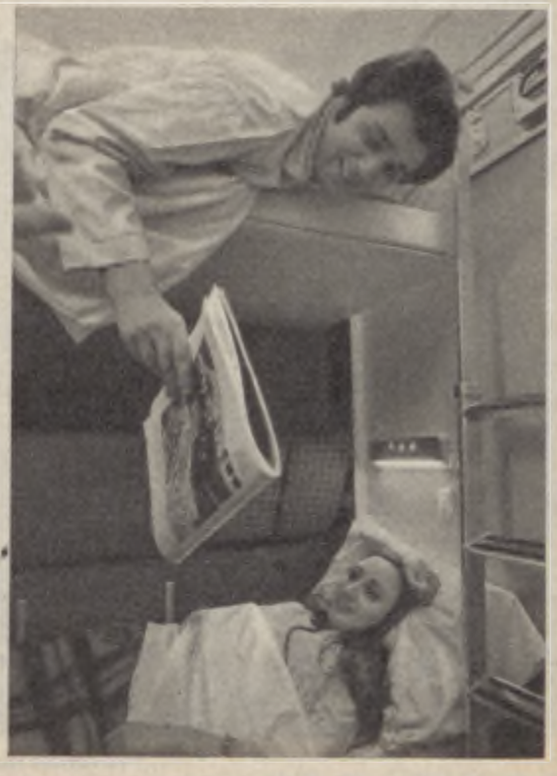
NEL QUADRO del piano di rilancio del trasporto terrestre su rotaia, che prevede l'integrazione delle grandi linee di comunicazione con linee regionali, vicinali, urbane e l'ammodernamento dei treni pendolari, l'Azienda ha recentemente commissionato alla « Ercole Marelli » gli equipaggiamenti per nuove locomotive elettriche e per 40 elettromotrici.

Considerando l'alto grado di specializzazione acquisito da questa società nel campo della trazione ferroviaria, le FS hanno commissionato anche gli equipaggiamenti di trazione per sei nuovi treni pendolari (da realizzarsi per conto del Gai, Gruppo aziende italiane), e altre apparecchiature elettriche sia per locomotive Diesel-elettriche, sia per le sottostazioni di alimentazione della nuova direttissima Firenze-Roma. Il valore complessivo di queste commesse è superiore ai 21 miliardi.

UN NUOVO ed economico servizio ferroviario tra Venezia e Monaco di Baviera è entrato in funzione nel giugno scorso.

Si tratta delle nuove carrozze letto « TS2 » (foto sotto) che vengono agganciate al diretto n. 2546 che parte da Venezia alle 21 e arriva nella capitale bavarese alle 6,50 e ritorna alle 23,11 con arrivo nella città lagunare alle 9,38.

L'entrata in funzione di queste vetture ha consentito l'applicazione di prezzi economici: è prevista tra l'altro la classe turistica, con posti a due letti, anziché tre, con il solo biglietto di seconda classe. Quanto prima si avvierà un analogo servizio di « TS2 » anche sulla linea tra Venezia e Vienna. Dalla città lagunare il convoglio partirà alle ore 21,02 per arrivare nella capitale austriaca alle 6,50; il ritorno comincia alle 23 e si conclude a Venezia alle 10,25.



IN BELGIO

COL PREMIO SICUREZZA

Dal 22 al 28 giugno cento agenti appartenenti ad Impianti vincitori del Concorso per la Sicurezza hanno partecipato ad un viaggio premio in Belgio. L'iniziativa è alla sua settima edizione e viene organizzata in collaborazione con i colleghi delle ferrovie belghe, i quali per quindici anni hanno compiuto analogo viaggio in Italia.

IN BELGIO è stato deciso di sospendere l'annuale gita in Italia riservata ai ferrovieri premiati nel concorso della sicurezza. Riteniamo siano stati gli accompagnatori ad avanzare la proposta, stanchi di dover percorrere da quindici anni lo stesso itinerario, di dover visitare le stesse città, di essere tra gli stessi commensali nei pranzi ufficiali e di dover quindi ripetere gli stessi brindisi. Questo per ciò che riguarda gli accompagnatori, perché per i ferrovieri il discorso è un altro essendo essi diversi ogni anno ed avendo ogni volta dimostrato di gradire l'iniziativa.

Ma noi italiani che faremo? Sentiremo anche noi la stessa stanchezza, accuseremo la medesima monotonia di questo viaggio in Belgio? Ce lo chiedevamo alla stazione di Roma ove una parte dei colleghi provenienti dagli impianti premiati nel nostro concorso della sicurezza raggiungeva le carrozze con cuccette riservate alla comitiva. Per noi questo è il terzo viaggio, per qualche altro accompagnatore il quarto o il quinto, mentre per gli altri è il primo, a giudicare dal comportamento, identico a quello che avevano i loro colleghi negli anni scorsi. Si avvicinano impacciati, lieti di scoprire il cartello sulle due carrozze, parlano un po' tra loro, scoprono qualche amico comune, discutono e poi vengono a porre le domande: quando si parte, quando si tornerà, chi darà loro i biglietti di viaggio, come fare per la cena, per la colazione. Noi abbiamo previsto tutto, abbiamo organizzato il viaggio mettendo a frutto le espe-

I ferrovieri italiani a passeggio per Bruges.

Sopra: foto-ricordo della breve visita in Olanda. A sinistra: nella piazza del Municipio di Anversa.

rienze degli anni precedenti, sommandole assieme, lasciando un ben limitato margine all'imprevisto.

Ma un viaggio in treno di mille e cinquecento chilometri, attraverso l'Europa, con la rete ferroviaria in subbuglio per l'inizio delle vacanze estive, risalire la corrente dei turisti che scendono in massa verso le nostre regioni, è pur sempre una avventura. Gli imprevisti sono in agguato, inevitabili ed anche se movimentano il viaggio rendendolo meno monotono, raddoppiano il lavoro degli accompagnatori. Ecco: una delle due carrozze con cuccette ha il trasformatore della corrente che fa le bizze e un verificatore che fa parte della comitiva avverte: se non si provvede per tempo saremo al buio per tutto il percorso. A Firenze l'operaio elettricista subito convocato, non riesce a riparare il guasto, a Bologna, dopo un nuovo tentativo, danno avviso a Milano di preparare un'altra carrozza. Si giunge che è notte fonda, tra la folla viene localizzato il gruppo, sono i colleghi che provengono dal Veneto, dalla Lombardia e dal Piemonte. Intanto si discute a lungo con i manovratori, poi con il movimentista ed infine, dopo disperate ricerche, con il primo aggiunto. La carrozza dovrebbe venire agganciata esattamente al posto dell'altra, diciamo noi, in testa al treno, hanno deciso qui a Milano. Come sempre la suprema legge del rispetto dell'orario, o del ritardo già maturato, ha la meglio: la carrozza viene ubicata dodici vagoni più avanti. Fino alle due di notte facciamo la spola tra valigie e viaggiatori assonnati per portare i documenti di viaggio, i cestini, per sistemare i posti.

Alle prime luci dell'alba la maggior parte dei viaggiatori sta col naso contro il vetro dei finestrini a guardare il paesaggio, una monotona pianura da Mulhouse al Lussemburgo, appena movimentata di tanto in tanto dai Vosgi. Piove a tratti, i prati sono verdi, freschi: sotto i nostri occhi sfilano mille cose nuove ad ogni traversata di villaggio, ogni volta che si costeggia un grosso scalo di smistamento. A questo punto arriva la notizia: l'altra carrozza, quella di Milano, non è con noi. Da Basilea non se ne hanno notizie sicure. Ad ogni fermata del treno inizia così una corsa alla ricerca del movimentista, un breve dialogo interrotto dal sempre più imperioso verde dei segnali di partenza. Finalmente si riesce a sapere che per chissà quale misterioso giro di manovre a Basilea la carrozza è finita con il treno diretto a Calais-Londra, treno che ci precede di poco e che, con un pizzico di fortuna dovremmo trovare a Thionville prima che cambi definitivamente direzione. Siamo disposti a sabotare i segnali di partenza, quando giunti a Thionville, la radio da già l'annuncio della partenza del treno al cui centro era ubicata la nostra carrozza con i nostri colleghi. Il movimentista francese è stato comprensivo, ha scosso la testa (ah, les italiens!) e però ha organizzato la manovra per riportare i vagoni al suo giusto posto. Con una mezz'ora di ritardo si riprende la marcia verso Bruxelles mentre i figlioli prodighi dell'altra carrozza raccontano la loro avventura.

Gli imprevisti non si arrestano qui: per noi, che eravamo al terzo viaggio in Belgio, l'impatto con la cucina locale non è stato difficile da superare. Per tutti gli altri, il primo pasto è stato un vero e proprio trauma aggravato dal fatto, e qui sta appunto l'ennesimo imprevisto, che il ristorante non aveva potuto organizzarsi per ricevere cento italiani. Noi siamo abituati, ad esempio, a vuotare una caraffa d'acqua prima ancora d'aver dispiegato il tovagliolo, ed a sbocconcellare tre o quattro fette di pane leggendo il menu. Qui invece il pane è razionato, non perché manchi, ma perché la consuetudine vuole che a tavola ce ne sia poco meno di una mezza fettina e l'acqua è meglio dimenticarla. Quando se ne chiede, quando si insiste per averla, viene portata a bicchierini tipo vermouth. Al primo pasto quindi le prime proteste, al secondo, quando il ristorante non riusciva ancora a superare il rodaggio, c'è stata una vera e propria sollevazione, con petizioni scritte, minacce di rientro in massa, delegazioni di protesta. L'esperienza però stava dalla nostra parte e ci ha consentito di fare affidamento sull'asso nella manica rappresentato dal viaggio in programma il giorno successivo. Dopo la visita alle attrezzature portuali di Anversa, il programma prevede un pranzo alla « Martinushoewe », la fattoria di Martino, un locale situato a pochi passi dal confine olandese. Il primo piatto è composto dal solito potage che riscuote però un discreto successo ner una vaga somiglianza con le nostre minestre, poi c'è carne alla cacciatora condita con marmellata di prugne e zibibbo. Da non crederci, ma è il piatto più gustoso per tutti i palati; i veneti, i siciliani, i liguri, gli emiliani hanno continuato a prendere carne ed a versarvi sopra la marmellata magnificandone il sapore, chiedendo allo chef la ricetta. E così anche i più riottosi si sono riconciliati con il Belgio e con il viaggio. Le visite in programma, anche se faticose, susseguentisi senza un attimo di respiro, sono state affrontate di buon animo, allegramente.

L'ultimo e però piacevole imprevisto, la sera della cena d'onore offerta dai colleghi belgi. Qualcuno s'era messo in testa di mostrare in qualche modo più tangibile la gratitudine per come era stato organizzato il viaggio; tutti sapevano delle difficoltà incontrate dai nostri colleghi, non ultima quella di aver confermato l'arrivo con meno di una settimana d'anticipo. Di solito al brindisi viene messo tutto il calore necessario appunto per mostrare questa gratitudine, almeno così è accaduto negli anni precedenti. Stavolta si voleva assolutamente mostrare in modo diverso questa soddisfazione, si voleva compensare i colleghi belgi delle infinite difficoltà create appunto dalle nostre tardive comunicazioni dell'effettuazione della gita. La nostra interprete, che pure è la moglie di un collega, ha avuto il suo da fare: tra l'altro ha improvvisato un discorso sulla sicurezza, ma è sembrato troppo poco. E così i veneti lo hanno fatto alla maniera dei montanari, con un coro, un coro spontaneo affiatato, amalgamato certamente dal « Gran Cru St. Emilion del 1969 » con cui era stato abbondantemente annaffiato l'arrosto. I liguri, i lombardi, i siciliani, tutti si sono aggiunti, trovando ciascuno la nota giusta e trascinando nei vocalizzi anche i belgi. Questi hanno messo in risalto l'armonia del coro, improvvisato ma composto, misurato, perfetto e ne ha tratto motivo per parlare di « comunità europea dei ferrovieri », di « grande famiglia ».

Il giorno dopo tutti in treno: per inserirsi nella successione di convogli diretti a sud è stato necessario attendere. Il nostro è stato il « ter » e così il viaggio è durato sei o sette ore di più. Ma nessuno s'è rammaricato per questo, anzi il tempo è stato utilizzato per rammentare gli episodi piacevoli del viaggio, per programmare il modo di inviare ringraziamenti ai belgi, per chiedere che nei prossimi anni il viaggio non venga annullato, ché una parentesi del genere anche se punteggiata da tanti imprevisti serve per far conoscere meglio i ferrovieri, legare i veneti ai siciliani, i liguri ai laziali, ai francesi, agli olandesi ed ai belgi.

V. S.

BINARI NEL MONDO

Ferrovie d'Olanda
tra le più moderne d'Europa

Un aspetto della stazione centrale di Amsterdam.

Un treno « Intercity » in partenza da Amsterdam.

LA PRIMA ferrovia olandese, che collegava Amsterdam ad Haarlem, fu inaugurata nel 1839. Attualmente le NS (Nederlands Spoorwegen) gestiscono una rete di 2.834 km. che ha trasportato nel 1973 181,3 milioni di viaggiatori e 23,6 milioni di tonnellate di merci e che costituisce, soprattutto dal punto di vista organizzativo, uno dei sistemi ferroviari più avanzati d'Europa.

Le Ferrovie Olandesi, infatti, hanno dovuto adattare i propri servizi alle esigenze di un paese densamente popolato (379 abitanti per km²) che, sebbene povero di risorse naturali e continuamente invaso dall'acqua, ha saputo compiere veri prodigi di tecnica raggiungendo un livello d'industrializzazione ed un tenore di vita tra i più elevati del mondo.

Il suolo olandese, infatti, si trova per il 95% ad una quota inferiore ai 10 metri e molto spesso al disotto del livello del mare. Le prime opere di difesa, costituite da dighe e canali di prosciugamento, risalgono al XVI secolo e da allora gli olandesi hanno sempre combattuto una lotta immane contro il mare. Spesso quel che l'uomo faceva in anni di lavoro veniva distrutto in poche ore, né il progresso tecnico ha potuto impedire nuovi disastri, l'ultimo dei quali, nel febbraio del 1953, riportava sott'acqua le isole della Zelanda.

Nel 1931 fu costruita una diga della lunghezza di circa 30 km. che ha permesso, nella zona dello Zuiderzee, il prosciugamento di 1.600 km² di terra, trasformata in fertilissimi campi. Sono tuttora in corso lavori per conquistare al mare quasi l'intero bacino interno, chiamato Ijsselmeer. Inoltre nel 1958 è stato varato un altro ciclopico piano, il « progetto del Delta », che prevede la chiusura con dighe del mare tra la Schelda ed il Nieuwe Waterweg e verrà ultimato nel 1978.

La popolazione olandese è costituita da poco più di 13 milioni di abitanti, i due terzi dei quali sono concentrati in una regione di circa 5.000 km², detta « Ranstad », che significa letteralmente « collana di città », e comprende la capitale ed i maggiori agglomerati urbani.

L'esistenza di una fitta rete di canali navigabili che favoriscono il trasporto merci per via d'acqua da un lato, e di un'elevata densità di popolazione su un territorio limitato, che richiede collegamenti frequenti e veloci, dall'altro, pone il servizio viaggiatori in condizioni di netta prevalenza rispetto a quello merci.

In quest'ottica le NS hanno attivato dal 1970 una rete di collegamenti « Intercity », effettuati quasi completamente con elettromotrici dotate di aggancio automatico, che risponde ai seguenti criteri.

I treni Intercity fermano nei centri principali ed in alcune stazioni di diramazione assicurando corrispondenze tra loro e con i convogli delle linee secondarie non elettrificate con attese contenute entro i dieci minuti, e si susseguono, di solito, ad intervalli di 30 ed anche di 15 minuti. Degli otto itinerari « Intercity » sette interessano la regione del Ranstad ed alcuni raggiungono il Belgio e la Germania.

Questi servizi, che si sovrappongono al complesso di quelli locali ed a lunga distanza, anch'essi frequenti ed efficienti, hanno riscosso il pieno favore del pubblico, come mostrano i dati del traffico che, dopo essere sceso da 7,9 miliardi di viaggiatori/km. nel 1963 a 7,3 nel 1968, è risalito nel 1973 e nel 1974 rispettivamente ad 8,2 e ad 8,5 miliardi di viagg./km.

Pur tenendo conto del fatto che questi dati risentono delle temporanee restrizioni della circolazione avutesi nel '73 e nel '74, le NS prevedono che nei prossimi cinque anni il traffico viaggiatori raggiungerà i 10 miliardi di viagg./km.

Una sala del complesso « Hoog Catharijne », annesso alla stazione di Utrecht.

Nel settore merci, invece, nel 1972 l'87% del traffico interno è stato assicurato per via d'acqua, il 6% dalla ferrovia ed il 7% dalla strada. La recente crisi energetica, tuttavia, e l'aumento del costo dei carburanti che ne è conseguito, hanno un po' migliorato la posizione della ferrovia rispetto ai propri concorrenti. Le NS, tra l'altro, ritengono di disporre in questo campo di un margine di potenzialità che consentirebbe di assorbire, senza interventi di potenziamento, un incremento di traffico del 40%.

Nel quadro della riorganizzazione dei servizi merci le Ferrovie Olandesi hanno ridotto il numero delle stazioni di smistamento da 27 a 9, la maggiore delle quali è quella di Rotterdam, con un traffico medio di 1.120 carri/giorno. Si tratta, evidentemente, di un volume esiguo se confrontato, ad esempio, con quello, previsto in 8.000 carri/giorno, della futura stazione di Maschen, presso Amburgo, nel cui porto si svolge un movimento di merci pari al 15% di quello di Rotterdam. Tuttavia ad Heersjandam è in corso la costruzione di una nuova stazione merci, con capacità di 44 binari, destinata al servizio del porto di Rotterdam. Essa contribuirà, tra l'altro, assorbendo il traffico di scali minori, a migliorare l'economia e la funzionalità del sistema.

Nel campo delle stazioni merita un cenno la realizzazione del complesso « Hoog Catharijne » di Utrecht, città destinata a raggiungere, per la fine del secolo, una popolazione di 980.000 abitanti. Questo, che si inserisce nel quadro più generale di una moderna sistemazione urbanistica della zona della stazione centra-

le, comprenderà, a lavori ultimati, 117.000 m² di uffici, 66.000 m² di negozi e grandi magazzini, attrezzature sportive, un parcheggio per 5.000 auto ed il nuovo palazzo della Fiera.

La costruzione della Hoog Catharijne, che attualmente è in funzione per il 75% circa, ha comportato estese demolizioni di fabbricati ed ha attivato una serie di attività commerciali il cui fatturato è valutabile in circa un miliardo di Fiorini l'anno (pari a 260 miliardi di lire). Ciò ha contribuito, naturalmente, ad attirare un intenso movimento di persone nella stazione e quindi ad apportare nuovo traffico alle NS.

Sempre ad Utrecht era stata prevista la costruzione di un tratto di ferrovia per servire le zone di Isselstein e Nieuwegein, destinate ad un'intensa urbanizzazione, ma successivamente è stato deciso di realizzare una tranvia, con costi d'impianto e di esercizio minori. Questa scelta sottolinea l'attualità e la validità di un sistema di trasporto in fase di rivalutazione un po' dovunque ed ora, finalmente, anche in Italia.

Sempre in questo campo va ricordata la nuova stazione centrale di Den Haag (L'Aia), già parzialmente in funzione per i treni della linea di Utrecht, destinata principalmente al servizio della nuova arteria per Amsterdam e per l'aeroporto di Schiphol, attualmente in costruzione. Una delle caratteristiche di maggior rilievo di questa moderna stazione di testa sarà l'interconnessione con la rete tranviaria urbana, le cui linee si attesteranno al disopra dei binari ferroviari grazie ad un sistema di viadotti e di svincoli.

Anche Rotterdam, seconda città dell'Olanda e primo porto del mondo, dispone di una moderna stazione passante. In prossimità di essa si attesta dal 1968 una ferrovia metropolitana, la prima realizzata in Olanda, che svolgendosi prevalentemente su viadotto raggiunge la periferia sud-orientale della città.

Amsterdam, infine, dispone di una stazione costruita su isole artificiali nel 1889, architettonicamente pregevole, che è stata radicalmente rinnovata all'interno in epoca recente.

Anche la metropolitana di Amsterdam, attualmente in costruzione, avrà origine in una prima fase dalla stazione centrale e raggiungerà con due diramazioni la città satellite di Bijlmermeer.

Il sistema ferroviario della capitale olandese è inoltre interessato dalle opere connesse con la costruzione della nuova linea Den Haag-Leida-Schiphol-Amsterdam, di cui si è detto dianzi. Questa, infatti, raggiungerà la stazione Minerva, di corrispondenza con la metropolitana, a sud di Amsterdam e quindi si dirameràverso la stazione di Museumplein (presso il famoso Rijkmuseum) e verso Amsterdam Centrale, da dove proseguirà per Amersport, realizzando una cintura a sud della città. La tratta più impegnativa sarà quella da Minerva a Museumplein, lunga 2.500 m., la cui attivazione è prevista per il 1984. Essa si svolgerà in galleria, seguendo il percorso di un canale, che verrà provvisoriamente prosciugato durante i lavori di costruzione, e comporterà una spesa di circa 250 milioni di Fiorini (65 miliardi di lire).

Nel campo delle alte velocità le NS stanno attrezzando alcune linee per consentire la circolazione di treni a 160 km/h e stanno studiando la realizzazione di un collegamento a 300 km/h verso il Belgio ed i paesi del centro-Europa.

Il parco del materiale rotabile è costituito principalmente da elettromotrici (1.370 casse) che ben si adattano a servizi veloci con fermate frequenti su una rete a maglie fitte, e che, essendo dotate di aggancio automatico, consentono di variare agevolmente la composizione dei treni.

I convogli « Intercity », costruiti tra il 1959 ed il 1962, sono costituiti da quattro elementi e possono raggiungere una velocità massima di 140 km/h. Essi sono caratterizzati da un'utilizzazione particolarmente elevata (circa 20.000 km/mese).

Le linee non elettrificate sono servite da automotrici termiche, le più moderne delle quali, costruite nel 1960, sono a tre casse e possono viaggiare ad una velocità massima di 125 km/h.

Attualmente sono in costruzione due nuove serie di elettromotrici. La prima comprende per ora 15 elementi, destinati ai servizi suburbani, dotati di elevata accelerazione e di una velocità massima di 120 km/h. L'altra, i cui prototipi verranno consegnati nel 1976, è destinata ai servizi « Intercity », con velocità massima di 160 km/h.

Le locomotive elettriche, di costruzione svizzera, francese, inglese o americana, sono in totale 113. Il gruppo più numeroso comprende 58 unità simili alle 8.000 francesi, dotate di due carrelli a due assi, di una potenza di 2.850 kW e di una velocità massima di 135 km/h, che realizzano percorrenze medie mensili dell'ordine dei 12.000 km.

Il parco delle locomotive elettriche delle NS ha un'età media di vent'anni e non è in grado, ad esempio, di trainare convogli alla velocità di 160 km/h, prevista in un prossimo futuro sulla linea Eindhoven-Venlo. Le NS, pertanto, stanno studiando l'acquisto di unità analoghe a quelle più moderne in funzione sulla rete a 1.500 V delle Ferrovie Francesi. Meritano un cenno, infine, le automotrici elettriche destinate al servizio postale che, per non turbare la regolarità della circolazione dei treni viaggiatori con soste prolungate nelle stazioni, viene assicurato con appositi convogli di materiale specializzato. Queste elettromotrici sono in numero di 25, possono trasportare 15 tonnellate di posta, trainando convogli di 200 tonn., e raggiungono una velocità massima di 140 km/h.

Per quanto concerne il materiale rimorchiato le NS, che effettuano con materiale ordinario pochi servizi (in genere i soli treni internazionali), hanno concluso un « accordo di pool » con le Ferrovie Tedesche che metteranno a loro disposizione carrozze atte al servizio internazionale. Anche il parco merci viene rinnovato con l'introduzione di materiale nuovo, nonostante le incertezze esistenti per tale tipo di traffico, di cui si è detto dianzi.

Renzo MARINI

Ringraziamo vivamente il Dott. H. Wissink, Capo Settore Stampa delle Nederlandse Spoorwegen, per la collaborazione offerta nella realizzazione di questo servizio.

UIC

Viaggio stampa a Vienna e Praga

IN OCCASIONE del 25. anniversario della costituzione dell'ORE (Office de Recherches et d'essais) l'UIC ha organizzato un viaggio stampa per la visita dei laboratori di Vienna-Arsenal e del circuito sperimentale di Velim, nei pressi di Praga. Al viaggio hanno partecipato giornalisti di varie nazioni, residenti a Parigi, che sono stati accolti a Vienna dal Dr. W. Pycha Presidente dell'UIC e Direttore delle PBB ed a Praga dal Prof. I. Stary, Primo Vice-Ministro dei Trasporti cecoslovacco. La conferenza stampa è stata tenuta da M. Detappe, Presidente dell'ORE che ha illustrato l'evoluzione ed i progressi compiuti dall'organismo specializzato, in questo venticinquennio, ed ha ricordato come lo scopo dell'ORE sia la messa in comune dei risultati, delle ricerche e degli esperimenti fatti dalle differenti amministrazioni per una utilizzazione più razionale e collettiva dei mezzi di ricerca nelle varie reti.

La sua sede è, come è noto, ad Utrecht (Paesi Bassi) e l'organismo — finanziato da 43 amministrazioni partecipanti, di tutto il mondo, — lavora talvolta a contratto: ogni questione è affidata ad un comitato d'esperti incaricato di approfondirne gli studi e di esporre, in dettagliati rapporti, le conclusioni adottate. In tal senso l'ORE dalla sua nascita ha pubblicato oltre 700 rapporti.

Attualmente gli studi principali riguardano tutti i problemi che investono i trasporti ferroviari a grande velocità (250-300 Kmh): standardizzazione del relativo materiale rotabile, l'aggancio automatico, la cibernetica, il comportamento a temperature esterne particolari, ecc. Si occupa anche di ricerche che interessano l'industria generale: materie sintetiche, collanti, lotta contro la corruzione e così via. Per mostrare quanto sia vasta la gamma di questi interventi, anche al di fuori dello specifico settore ferroviario, il Presidente Detappe ha ricordato un dettaglio simpatico: l'equipaggiamento degli atleti della squadra nazionale di sci austriaca — ed in particolare quello della campionessa del mondo Anna Maria Proell-Moser — è stato provato, ad alta velocità ed in situazione climatica particolare proprio alla stazione di ricerca di Vienna-Arsenale.

Il Segretario Generale dell'UIC De Fontgalland nel suo intervento, ha messo in evidenza l'importanza di un organismo come l'ORE, essenziale per consentire un costante adeguamento delle ferrovie al progredire della moderna tecnologia.

Il programma d'azione dell'ORE ha come punto di partenza un insieme di obiettivi a medio termine, approvati dal Comitato di Gerenza dell'UIC, che ne aggiorna continuamente il programma generale a seconda del manifestarsi di nuove esigenze. Tale programma si articola su alcune direttrici fondamentali: una delle più importanti di esse è quella del miglioramento del servizio offerto, ai viaggiatori e alle merci. Si tratta cioè di migliorare i parametri che giocano insieme per una più efficace resa del materiale di trazione, di quello rotabile e della linea: è proprio la loro interconnessione, le loro « interferenze » che sono l'oggetto degli studi perseguiti sul circuito sperimentale di Velim, il solo europeo a scartamento normale.

Altra direttrice di non minore importanza è quella riguardante l'utilizzazione degli automatismi che oltre a grandi vantaggi tecnici ed economici, può portare rilevanti miglioramenti nelle condizioni di lavoro, rendendole sempre più umane.

De Fontgalland ha infine fatto notare una fondamentale e significativa differenza tra il treno e gli altri mezzi di trasporto (automobile o aereo): le ferrovie, in genere, infatti dirigono esse stesse le loro ricerche in funzione dei bisogni dell'esercizio e del mercato dei trasporti, cosicché i costruttori di materiale rotabile sono degli esecutori, per la maggior parte, dei progetti messi a punto dagli uffici studi delle reti ferroviarie. Invece per l'automobile e l'aereo, coloro che li usano, scelgono — in qualche maniera — su un catalogo presentato dai fabbricanti di tali mezzi.

Da ciò l'importanza — specie oggi che gli studi richiedono grandi mezzi — di tecniche sempre più elaborate, e di conseguenza di un organo internazionale centralizzato come l'ORE che consente di eliminare dettagli inutili, standardizzando anche il processo di ricerca.

BINARI NEL MONDO

Trasporti nelle metropoli

LO SCAMBIO delle esperienze nel campo dei trasporti urbani ed extra urbani è stato il motivo e il tema dell'incontro svoltosi recentemente a Roma tra i rappresentanti di varie capitali europee aderenti all'URCCE (Unione delle regioni delle capitali della Comunità Europea). Alla riunione, hanno partecipato amministratori, tecnici e politici di Parigi, Londra, Amsterdam, Colonia, Bruxelles e Roma.

L'incontro ha messo in evidenza come gran parte dei trasporti nelle capitali europee siano pubblici e come siano diffuse le agevolazioni tariffarie per studenti, lavoratori e pensionati. Tutti i servizi ferroviari regionali comunicanti con le capitali, inoltre, sono deficitari sul piano della gestione e al ripiano dei passivi di bilancio provvedono o lo Stato (per quelli nazionalizzati), o i comuni, o i loro distretti (per quelli pubblicizzati).

A Londra, ad esempio, i trasporti sono completamente nazionalizzati e si irradiano per tre mila chilometri nella regione. La situazione è caratterizzata poi da un prevalente servizio su rotaia e dal fatto che le agevolazioni tariffarie investono il 40% degli utenti. Altre tre linee metropolitane sono in costruzione per il collegamento con i centri periferici. Ad Amsterdam, i servizi con i comuni della regione sono all'80% per ferrovia e sono tutti pubblicizzati sia su scala nazionale, che su quella locale. Le agevolazioni riguardano il 30% degli utenti. Il servizio è considerato sociale e i deficit di esercizio sono ripianati dallo Stato.

A Colonia e a Bonn, i trasporti sono per il 70% ferroviari, per il 20% su gomma e per il 10% fluviali, lungo il Reno. Le agevolazioni riguardano il 40% della popolazione utente. I servizi ferroviari e fluviali sono pubblici completamente, mentre quelli su gomma, lo sono solo per piccoli tratti intercomunali.

Anche a Parigi come a Colonia, il servizio viene svolto per il 70% con la ferrovia, un 20% avviene con la metropolitana — che ha diramazioni regionali — e il 10% con autobus. Tutto il servizio per rotaria è pubblico (Stato o consorzi intercomunali) e solo piccole linee di autobus sono private. Le agevolazioni riguardano il 30% degli utenti.

A Bruxelles, il servizio si svolge al 50% su rotaia e al 50% su gomma. E' prevalentemente pubblico (le ferrovie tutte) e le agevolazioni riguardano il 35% degli utenti.

Le Ferrovie Britanniche hanno messo in circolazione per i collegamenti « inter-city » nuovi treni a grande velocità composti da sette carrozze del tipo Mark III e con una motrice alle due estremità. Le vetture Mark III sono equipaggiate con sospensioni ad aria, sale di nuovo tipo che consentono il massimo comfort a qualsiasi velocità, freni a disco, aria condizionata, insonorizzazione totale ed apertura automatica delle porte.

Movimentato "maggio tariffario"

DAL PRIMO maggio aumenti tariffari si sono registrati per il traffico in partenza dall'Italia nei prezzi globali dei biglietti viaggiatori relativi ad alcuni percorsi ferroviari a carattere internazionale. Ciò in seguito alle variazioni decise da otto amministrazioni europee relativamente alla propria rete. Tra l'altro, le ferrovie germaniche federali (DB) hanno maggiorato le tariffe viaggiatori dell'8%; quelle spagnole del 7,7%; quelle britanniche in varia misura, con una punta del 12,5% in più della media per i percorsi marittimi.

Le ferrovie germaniche federali hanno modificato, in senso meno favorevole per il viaggiatore, le riduzioni accordate sui loro percorsi per viaggi in comitiva. Analogo provvedimento è stato adottato dalle ferrovie francesi che hanno diminuito di 10 punti tutte le percentuali di riduzione accordate.

Ma il « maggio tariffario » ha presentato ulteriori novità, sempre riguardanti i trasporti internazionali su strada ferrata: i prezzi globali per viaggi in carrozza letto con il « Palatino » Roma-Parigi non danno più titolo alla ristorazione completa (pranzo serale e colazione del mattino), ma soltanto alla colazione del mattino, mentre i prezzi globali per i viaggi in cuccetta (per i quali la ristorazione era stata soppressa dal primo novembre 1974) danno titolo alla colazione del mattino (i prezzi globali sono stati ristrutturati in conseguenza e le quote parti relative al trasporto sono state maggiorate mediamente del 10% circa); la detrazione forfettaria da effettuare in caso di rimborso Trans-Europ-Express del servizio internazionale non utilizzato per fatto del viaggiatore è stato portato da 600 ad 800 lire; il prezzo del supplemento richiesto per l'occupazione di un posto cuccetta, in prima o in seconda classe, sulle carrozze cuccette FS in traffico internazionale nonché sulle carrozze appartenenti ad amministrazioni estere in partenza dall'Italia è stato portato da 3.500 a 4.000 lire (dalla stessa data l'importo della detrazione forfettaria da effettuare in caso di rimborso di un supplemento cuccetta del servizio internazionale non utilizzato per fatto del viaggiatore è stato portato da 500 a 800 lire): tutti i trasporti internazionali di comitiva richiesti con treni ordinari che, in ragione del numero dei viaggiatori di cui la comitiva è composta, richiedono la messa in circolazione di un treno supplementare ad uso esclusivo della comitiva stessa, sono ora considerati come effettuati con « treno speciale » a richiesta dell'utente e tassati in conseguenza.

Sempre con decorrenza primo maggio, è entrata in vigore una nuova tariffa bagagli tra Italia e Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania Federale, Gran Bretagna, Lussemburgo, Marocco, Norvegia, Olanda, Portogallo, Spagna, Svezia e Svizzera.

La tariffa, attraverso l'adozione di principi uniformi, realizza una notevole semplificazione rispetto al regime tariffario tradizionale del particolare settore.

In campo merci, sempre dal primo maggio, da segnalare: nuovi importi delle tasse frigorifere e delle altre tasse espresse in lire italiane, valevoli per utilizzazione in servizio internazionale dei carri refrigeranti e isotermici gestiti dall'Interfrigo; rettifica della tariffa internazionale Ceca che tiene conto dell'aumento dell'11% circa dei prezzi di trasporto dei percorsi di transito austriaci; modifica alla tariffa italo-germanica per il trasporto di carbone da determinate stazioni della repubblica federale di Germania a determinate stazioni italiane.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

« IL TURISTA per le ferie sceglie ancora il treno ». Questa la confortante risposta che si può dare — ha scritto IL GAZZETTINO — al consueto quesito: « verrà preferito il treno o l'automobile? », che ci si pone ogni anno all'oppressimarsi del grande esodo per le vacanze. S. Puglisi è giunto a questa affermazione dopo aver ascoltato una conferenza stampa tenuta dal Direttore Generale delle F.S., ing. Mayer, presente il Ministro dei Trasporti sen. Martinelli, per illustrare il programma di sviluppo e potenziamento del trasporto ferroviario in Italia.

Una conferma alla previsione è venuta da IL MESSAGGERO, che dopo aver esaminato i dati riguardanti l'utilizzazione dei vari modi di trasporto in questi giorni ha pure lui concluso: « Esodo di luglio: preferito il treno ».

« Folla di partenti alla Stazione Termini » ha commentato IL POPOLO, riportando una foto della biglietteria FS. « Gli incassi della biglietteria di Milano Centrale nel primo fine-settimana di luglio raggiungeranno i 100 milioni » ha precisato IL GIORNO. Anche l'UNITA' ha trattato l'argomento, ricordando che per il periodo delle vacanze sono stati organizzati numerosi treni straordinari per far fronte al maggior traffico.

Frattanto — ha annunziato IL SOLE/24 ORE — è entrato in funzione il nuovo ed economico servizio di carrozze letto turistiche « TS2 » tra Venezia e Monaco di Baviera.

Lo stesso servizio dal 1. agosto funzionerà anche tra Venezia e Vienna. « Fino a Monaco, sognando » è stato il compiaciuto commento de IL GAZZETTINO, che ha posto in rilievo come risparmio (basta il biglietto di 2. cl e un supplemento) e comfort (due posti contro i tre delle normali turistiche) siano le caratteristiche di queste vetture che, entro il 1976, quando sarà stata completata la fornitura, potranno essere utilizzate anche sulle principali linee interne.

Un'altra iniziativa delle FS che è stata accolta con non poco favore dagli operatori economici del settore è quella che mira ad un deciso miglioramento del servizio merci per conseguire trasporti rapidi e convenienti. Come hanno precisato IL GLOBO e IL SOLE/24 ORE, sono state intensificate le corse del rapido speciale merci Milano-Bari e viceversa e sono stati istituiti nuovi servizi dello stesso tipo interessanti i collegamenti tra Milano, Firenze, Roma, Napoli e la Sicilia.

L'impegno dell'Azienda per un consistente rinnovamento e potenziamento della rete centro-meridionale si può desumere dal fatto, posto in rilievo dall'UMANITA', da ORE 12 e dall'AVVENIRE, che al primo di gennaio di quest'anno il centro-sud del Paese aveva assorbito il 38% delle spese approvate dal Consiglio d'Amministrazione FS, nel quadro del Piano-ponte di 400 miliardi. Raddoppi di linee, elettrificazioni, nuovi impianti e nuove costruzioni, ha scritto IL MATTINO, figurano tra le principali spese programmate. Gli stanziamenti approvati, ha aggiunto IL SOLE/24 ORE, sempre attento ai problemi ferroviari, riguardano anche il parco del materiale mobile, al quale sono stati destinati oltre 54 miliardi di lire.

Una prova generale di quella che normalmente viene definita l'« operazione vacanze » è stata superata positivamente dalle FS in occasione delle recenti consultazioni elettorali, che hanno interessato in sostanza tutto il territorio nazionale. « Per le elezioni, 100 treni in più in servizio interno » ha scritto IL GIORNO. « Più treni per chi va a votare » ha detto PAESE SERA, ponendo in rilievo che, oltre a quelli interni, ben 61 convogli sono stati impiegati in servizio internazionale per il trasporto dei lavoratori dall'estero. « Viaggi gratuiti e riduzioni sui treni per riportare in patria gli emigrati » ha ricordato il CORRIERE DELLA SERA, che ha poi intitolato « Sono partiti in centomila per recarsi a votare » un servizio di cronaca dedicato all'argomento. Delle facilitazioni concesse e dei servizi organizzati per gli elettori che si recavano in Sardegna si sono infine occupati, IL LAVORO, TUTTO e LA NUOVA SARDEGNA.

L'entrata in vigore dell'aumento del 10% delle tariffe sia per i viaggiatori che per le merci non poteva certo passare inosservato. « Andare in treno costa di più » ha scritto IL RESTO DEL CARLINO. « L'incremento dei prezzi riguarda anche le tariffe di traghettamento » ha soggiunto LA NUOVA SARDEGNA. « Da oggi viaggi più cari in treno e in autostrada », ha commentato IL GAZZETTINO, che, insieme con IL GIORNO, IL TEMPO e l'UMANITA', ha posto in rilievo che gli aumenti non riguardano i biglietti dei lavoratori. « Gli aumenti non interessano i supplementi per i treni rapidi e per le cuccette » hanno aggiunto ancora da parte loro IL TEMPO e IL GIORNALE D'ITALIA. In ogni caso, ha replicato l'UNITA', l'aumento delle tariffe ferroviarie rappresenta un'amara sorpresa per chi deve andare in vacanza. « Treni più cari ma non migliori » ha aggiunto da parte sua PAESE SERA.

Un discorso equilibrato e obiettivo ha fatto invece Paolo R. Andreoli su LA NAZIONE, affermando che l'aumento delle tariffe ferroviarie e dei pedaggi autostradali non si può definire come una decisione arbitraria. « Non si tratta di dispetto del governo o della maggioranza, ma di una decisione collegiale, presa a suo tempo, per adeguare le tariffe dei servizi pubblici agli aumenti intervenuti nella produzione e fornitura dei servizi stessi ». E d'altra parte, ha concluso l'A., non va dimenticato che « quando i servizi sono forniti sottocosto si ha un loro scadimento, ovvero il costo per mantenere inalterati i livelli di efficienza ricade sulla collettività ».

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

Incoraggiato dal brillante successo ottenuto nella sua originale attività di « occupatore di posti in treno » (il nostro saliva sui treni più importanti e occupava alcuni posti con oggetti personali, offrendoli poi a « modico prezzo » a viaggiatori ritardatari o rimasti in piedi) un baldo giovane ha pensato di ampliare il suo campo d'azione: occupare posti su due treni contemporaneamente. La sua agilità gli consentiva di balzare da un treno all'altro per svolgere la frenetica attività, ma ha ben presto richiamato l'attenzione del personale di scorta, che non ha avuto difficoltà a capire di che si trattava e ad interrompere bruscamente una così promettente carriera.

MG

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

CONCORSI PUBBLICI

Posti	QUALIFICA	Destinazione assumendi	NOTE
	IN CORSO DI ESPLETAMENTO		
28	**CAPO DEPOSITO** (Trazione)	TO.MI.CA	Idon. 78: in corso approv. graduatorie
15	**DISEGNATORE** (Trazione)	Serv. Trazione	Idon. 34: richiesta titoli per formazione graduatoria
50	**DISEGNATORE** (Lavori)	Tutti i Comp.	Idon. 427: richiesta titoli per formazione graduatoria
95	**CAPO TECNICO** (I. E.)	TO.MI.TS.BA.RC.CA.	Idon. 229: richiesta titoli per formazione graduatoria
22	**APPLICATO** (stenodattil.)	Direz. Gen.le	Idon. 108: assunz. vincitori più 36 idonei
70	**APPLICATO TECNICO** (Traz.)	BO.FI.PA.CA. TO.MI.VR.VE.	In corso assunzione idonei nei vari Compartimenti
75	**APPLICATO TECNICO** (Lavori)	Comp. tutti meno GE.NA.	In corso compilazione graduatorie
20	**GUARDIANO**	Torino	In corso assunz. vincitori più 303 più 150 idonei
40	**SEGRETARIO** (ragioniere)	Direz. Gen.le	Idon. 415: richiesta titoli per formaz. graduatoria
82	**OPERAIO QUALIFICATO**	TO.MI	In corso assunz.: a MI vinc. più 140 id., a TO vinc. più 168 indonei
7	**ISPETTORE** (ing. ind.le)	C.E.U.	Prova orale prevista a settembre; amm. 43
22	**SEGRETARIO** (amministr.vo)	Direz. Gen.le	Revis. elab. prova scritta (7505)
18	**ISPETTORE** (giurispr.za)	Direz. Gen.le	Esame domande pervenute (1690)
18	**ISPETTORE** (econom. e comm.)	Direz. Gen.le	Esame domande pervenute (750)
6	**ISPETTORE** (matem. e altre)	C.E.U.	Esame domande pervenute (400)
90	**CAPO STAZIONE**	VR.VE.TS.AN. NA.BA.RC.CA.	Pubbl. sulla G.U. n. 153 del 12.6.1975 e sul B.U. n. 11 del 15.6.1975. Scad. domanda 12.7.1975
130	**CAPO GESTIONE**	Comp. tutti meno RM e PA	Pubbl. sulla G.U. n. 153 del 12.6.1975 e sul B.U. n. 11 del 15.6.1975. Scad. domanda 12.7.1975
90	**APPLICATO**	Comp. tutti meno GE e BO	Pubbl. sulla G.U. n. 153 del 12.6.1975 e sul B.U. n. 11 del 15.6.1975. Scad. domanda 12.7.1975
201	**OPERAIO QUALIFICATO** (Lav.)	Comp.ti tutti	Pubbl. sulla G.U. n. 169 del 12.7.1975 e sul B.U. n. 12 del 30.6.1795. Scad. domanda 27.7.1975
200	**OPERAIO ARMAMENTO**	TO	Pubbl. sulla G.U. n. 169 del 12.7.1975 e sul B.U. n. 12 del 30.6.1795. Scad. domanda 27.7.1975
90	**ISPETTORE** (ingegnere)	Direz. Gen.le	Prevista pubbl. sulla G. U. nel mese di luglio
2	**ISPETTORE** (fisica)	Ist.to Sp.le	Prevista pubbl. sulla G. U. nel mese di luglio
8	**INFERMIERE**	Serv. Sanit.	Prevista pubbl. sulla G. U. nel mese di luglio
12	**TECNICO DI RADIOLOGIA**	Serv. Sanit.	Prevista pubbl. sulla G. U. nel mese di luglio
9	**OPERAIO QUALIF.** (carpent.)	ME	Prevista pubbl. sulla G. U. nel mese di luglio

Sono inoltre in corso di programmazione o di approntamento: **40 CONDUTTORE** (per i Comp. di MI. VE. TS. CA.); **100 MANOVRATORE** (MI); **25 MANOVALE; 2 ISPETTORE** (chimica); **20 ASSISTENTE DI STAZIONE** (VR. TS.); **20 A. MACCHINISTA** (TO. MI); **14 ISPETTORE** (medico); **50 OPERAIO ARMAMENTO; 10 GESTORE** (CA); **176 OP. QUALIF.** (Serv. Traz. ed I.E.); **70 SEGRETARIO** (ragioniere); **2 CAPO TECN.** (tessile conf. per Ist. Sp.le); **SEGRETARIO TECN.** (Lavori); **30 GUARDIANO** (MI. VE. TS.); **AUSILIARIO DI FERMATA; CAPO TECN.** (Traz).; **CAPO TECN.** (I. E.).

CONCORSI INTERNI

IN CORSO DI ESPLETAMENTO:

Ispettore p.le - Ispettore: prova scritta il 13.7.1975
Revisore Superiore: esame domande pervenute
Segretario (amministrativo): immessi in esperimento pratico i 91 vincitori
Capo Gestione: in corso esame elaborati (2337)
Capo Deposito: in corso esame elaborati (425)
Capo P.V.: esami orali dal 23-9 al 18.10.1975: ammessi 130
Capo Tecnico della Linea: idonei 400; in corso formazione graduatoria
Applicato Tecnico (ex comb).: in corso immissione residui idonei

Sono inoltre in via di emanazione o in programma concorsi a: Capo Tecnico, Segretario Tecn., Applicato, Capo Stazione, Assistente Staz., Controllore, Conduttore, Gestore, A. Macchinista, Operaio Arm.to, Operaio Qual., Nostromo, Capo Motorista, Capo Elett.sta, Motorista.

Ci pervengono richieste per essere personalmente e tempestivamente informati sulla scadenza dei concorsi da noi indicati in programmazione. Per quel che riguarda il « personalmente » è inutile dire che ciò è materialmente impossibile. In quanto alla tempestività noi facciamo del nostro meglio tenendo presente che siamo condizionati dalla periodicità del nostro giornale. Con la nostra rubrica vogliamo soprattutto richiamare l'attenzione degli interessati i quali possono attingere ulteriori informazioni dalla Gazzetta Ufficiale (le Segreterie Comunali debbono consentirne la consultazione) e dal Bollettino Ufficiale F.S. (reperibile presso ogni Impianto ferroviario).

VARIE

LE NUOVE norme introdotte con il recente Testo Unico sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato (D.P.R. 29.12.1973, n. 1092) hanno inteso comprendere per i servizi utili a pensione ogni sorta di servizio civile o militare reso alle dipendenze dello Stato, facendovi rientrare anche alcuni servizi militari che precedentemente non erano considerati ed eliminando ogni limitazione che operava in ordine all'età per l'assunzione in servizio (17° anno di età per quelli militari e tutti i servizi generalmente prestati prima del 18° anno di età).

IL REQUISITO « della convivenza a carico », necessario per la concessione della pensione di riversibilità agli orfani di dipendenti o pensionati dello Stato, deve ritenersi sussistere anche nei casi in cui, pur non essendo consentita la materiale convivenza dei soggetti nell'ambito dello stesso nucleo familiare, non viene meno il contributo determinante del genitore al mantenimento, fuori della famiglia, del figlio inabile o nullatenente. Decisione n. 33826 del 30.7.1973 della Corte dei Conti, Sez. 3ª ord.

(Da « L'Amministrazione Ferroviaria » n. 2 Febbraio 1975).

NEL RIBADIRE la norma che prevede il trattamento della classe superiore soltanto nei confronti di quei dipendenti ai quali sia stato attribuito l'art. 80 S.G. (funzioni superiori) in base alla lettera a) dell'art. 1 del D.M. 5.10.1972, n. 10876, considerata la particolare situazione in cui trovasi il personale esecutivo delle stazioni, ramo Assistenti (gli Assistenti Capo di stazione sono poco più di 4.000 mentre i posti di pianta sono 7.118) viene consentito, in via eccezionale, che a favore degli Assistenti di stazione che esplicano di fatto funzioni continuative di Assistente Capo, siano rilasciati biglietti serie F. di 1ª classe, in quanto l'incarico delle funzioni superiori loro conferito può considerarsi in certo qual modo riconducibile fra quelli previsti dalla citata lettera a): « per coprire posto vacante nella pianta organica ». AG. 795.885/11 del 10.12.1974.

(Da « L'Amministrazione Ferroviaria » n. 2 Febbraio 1975).

Angeli sui binari

di MARCELLO BUZZOLI

FORSE l'Italia è prossima a diventare quella repubblica panestetica che Wagner, pericoloso utopista, vagheggiava.

Un presagio del fausto evento potrebbe essere tratto dal gran numero di premi letterari (il discorso è vecchio) che allietano il nostro Paese; e come non bastasse in margine a questa rigogliosa fioritura, periodici e rotocalchi vari soffiano sul fuoco della grafomania latente negli italiani, istigandoli a scrivere confessioni intime, memoriali privati, tranches de vie, poesie, racconti (« dài mandaci un pezzo »), e a scendere in lizza.

Un vecchio espediente redazionale, sia detto fra parentesi, per tirare su le vendite quando vanno maluccio. Pur concedendo che queste « catene di Sant'Antonio » non sono assimilabili ai concorsi letterari e nemmeno paraletterari, è tuttavia indubbio che può derivarne impulso ad una moda che, per converso, sarebbe meritorio deprimere.

Adesso è « Bella », settimanale femminile, che dà fiato alle trombe ed incita le lettrici a svegliare la propria ispirazione e a comporre un racconto da inviare al giornale.

La giuria del rotocalco di Rizzoli si mostra straordinariamente arrendevole: saranno prescelti e premiati ben cento racconti: le prime cinque lettrici-scrittrici riceveranno in premio « una catena d'oro girocollo »; le altre novantacinque « avranno in dono l'identico gioiello, però in argento ». Non è finita: le cento novelle saranno pubblicate, numero dopo numero, nella parte centrale della rivista, in pagine da staccare e riunire in volume con apposita copertina. Ne risulterà una corposa antologia di sfoghi, confessioni, sproloqui, apologie della pietà filiale, esaltazioni dell'amore materno, dell'onestà, della purezza, del disinteresse, della giustizia, accanto a fatali passioni, baci a lume di luna calante, errori irreparabili, Gedeone che passione: una grandinata di parole, all'insegna di: « stretta è la foglia, larga la via, dite la vostra che ho detto la mia ».

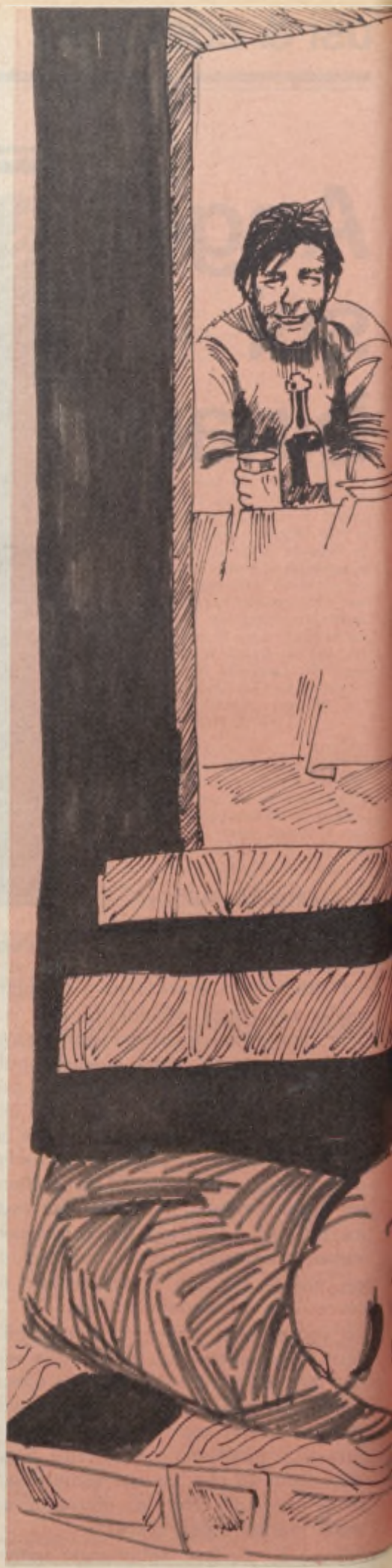
Beh, dopo tutto sono affari loro; e noi non ce ne saremmo occupati su queste colonne, se uno dei primi racconti pubblicati (cfr. « Bella » n. 23 del 12 giugno 1975) non s'intitolasse « Un angelo sulle rotaie » e non avesse un'ambientazione ferroviaria. Beninteso, non sono queste circostanze che ci facciano dispiacere, ma è sul singolare racconto che vogliamo spendere due parole.

Notte di tempesta, fulmini, tuoni, acqua che Dio la manda. Un treno corre nelle tenebre. « Il macchinista guardava avanti a sé, assorto, indifferente a quel diluvio. Si riscuoteva soltanto al sinistro sfrigolio provocato dalle scariche più vicine. Temeva che una scarica elettrica potesse danenggiare la linea impedendo al treno di proseguire. Quasi volesse precedere le nuvole che si accavallavano minacciose e parevano galoppare come

segue a pag. 24

Veneto

Zaneto



NELLA laguna veneta, c'è una valle da pesca chiamata dei Sette Morti. Il perché di una così lugubre denominazione viene spiegato dalla gente del luogo con la leggenda di Zaneto.

Una sera buia e tempestosa di tanti anni fa, un piccolo veliero dalle forme rotonde e tozze, uno di quei pescherecci detti « bragozzi », tanto comuni nell'alto Adriatico, attraccò poco lontano dal « cason » del guardiano di quella valle. Ne sbarcarono sette pescatori, lasciando a bordo, sotto l'albero, il corpo di un annegato che un paio d'ore prima, al largo, era andato a impigliarsi nelle reti del « bragozzo » ed era stato tirato su insieme col pesce.

Quei pescatori (i più rozzi individui che si possano immaginare) si avviarono ridendo e scherzando al « cason ». Era loro intenzione chiedere asilo al guardiano ma, dentro, trovarono solo un fanciullo non ancora decenne, tutto infreddolito e affamato come un lupacchiotto.

— Toh, guarda! E chi sei tu?

— Io sono Zaneto.

— Sei il figlio del guardiano?

— Sì.

— E tuo padre dov'è?

— E' fuori.

— Dove?

— Non lo so. E' andato a cercar da mangiare.

— Ah, non avete da mangiare, qui nel « cason »? Non passa la barca coi rifornimenti?

— Questa settimana il mare è stato sempre cattivo e non è passata. Così siamo rimasti senza niente, e mio padre è andato a cercar da mangiare.

— Capito. Be', fortuna che abbiamo quel po' di farina di granturco, compagni, altrimenti stasera si digiunerebbe. Via, accendiamo il fuoco e prepariamo il paiuolo. Tu intanto, Toni, va' a prendere il sacchetto sul « bragozzo ».

— E il barilotto del vino. Perché vino, ragazzo, qui non ce n'è, vero?

— No, non ce n'è — disse Zaneto.

— Si sapeva. Coraggio, fratelli! Che qui, l'unica cosa che c'è, è la fame.

Sghignazzando, i sette pescatori si diedero da fare. Accesero il fuoco, misero l'acqua nel paiuolo e buttarono giù la farina. Il profumo della polenta non tardò a spandersi per la capanna e a rendere Zaneto più impaziente dei suoi non meno affamati ospiti.

Quando finalmente venne scodellata, il ragazzo fu il primo a balzare a tavola davanti alla spianatoia col suo cucchiaio di legno in mano, ma con un urtone il capo dei marinai lo allontanò. Zaneto, naturalmente, si riaccostò senza aver perso gran che della sua fiducia, però stavolta si beccò uno scapaccione.

— Vuoi startene per i fatti tuoi, moccioso mangiapane a tradimento?

— Ma io ho fame!

— Anche noi. Quindi, levati di torno.

I pescatori si erano buttati sulla polenta e si rimpinzavano vociando e mandando giù delle buone sorsate di vino. Eppure, di polenta, ce n'era abbastanza anche per Zaneto. Possibile che fossero tanto carogne da non dargliene nemmeno una cucchiaiata?

Il ragazzino si riavvicinò piagnucolando.

— Me ne date un po' anche a me? — implorò. — Ho fame.

— Levati di torno, t'ho detto!

— Datemene un po', via.

— E vattene, macaco!

Zaneto si mise a piangere dirottamente e quelli sbottarono a ridere in coro.

— Cattivi! — singhiozzò Zaneto. — Voi siete cattivi, ma san Teodoro vi castigherà.

— Ah ah! San Teodoro?

— Sì.

— Ci castigherà?

— Sicuro.

— E come? Sentiamo.

— Io non lo so, ma vi punirà. Lo vedrete.

— Senti — disse il capo, serio serio, — vieni qua. Facciamo la pace, perché di metterci contro san Teodoro, non ci va proprio. Noi di san Teodoro abbiamo una paura birbona. Quando lo sentiamo nominare — ecco, proprio come in questo momento — ci si mettono a tremare le gambe e a singhiozzare le budella, e manca poco che non ci facciamo pipì addosso. Non è vero, compagni? Diteglielo un po' voi, se non è vero?

— Verissimo! — e giù tutti a sghignazzare.

— Allora, senti — riprese il capo. — Facciamo così. Guarda: questa fetta di polenta qui è tua. La metto da parte,

guarda. Però te la devi meritare. Eh, sì.
Zaneto lo fissò interrogativamente.
— Te la devi meritare facendo una cosa molto semplice; facendoci un piacere. Va bene? Vuoi farcelo un piacere?
— Sì, certo — disse Zaneto asciugandosi una guancia e guardando tutto contento e speranzoso la sua porzione di polenta.
— Bene. Ecco che devi fare: va' là fuori, salta sul « bragozzo » e sveglia quel nostro compagno che sta dormendo sul ponte, sotto l'albero. Digli di venire in casa anche lui, portalo qua con te e avrai la tua fetta. Dài, corri!
Zaneto non se lo fece ripetere. Corse fuori e salì sul barcone, si buttò in ginocchio davanti all'annegato e lo scosse energicamente.
— Signore, signore, svegliati! Devi venire in casa anche tu. L'ha detto il capo. Su, via, svegliati. Vieni e mi daranno la polenta.
Ma quello, niente, non si muoveva... Zaneto tornò al « cason ».
— Non si sveglia — disse ansimando, — non si vuole svegliare. Proprio.
— E tu che vuoi da noi? I patti son patti. Sveglialo e fallo venire qua, se no niente poleta. Hai capito? March!
E giù tutti a sganasciarsi dalle risa. Zaneto ricorse fuori e tornò sul barcone a supplicare l'annegato.
— Svegliati, svegliati, ti prego. Non essere così cattivo anche tu. Ho fame, svegliati, per carità.
Niente da fare. Il bambino rientrò di nuovo, ma di nuovo venne spedito a svegliare il morto, con grande spasso dei sette mascalzoni.
Piangendo, Zaneto si rimise in ginocchio davanti all'annegato, ma stavolta implorò san Teodoro.
— San Teodoro, se non mi aiuti tu, quelli mi fanno morire di fame. Fa' che quest'uomo si svegli e venga con me nel « cason », se no la polenta non me la danno.
Allora successe un fatto straordinario. L'annegato aprì gli occhi e si mosse, poi sbadigliò, si stiracchiò e si mise in piedi abbastanza agilmente.
— Vieni, vieni — disse Zaneto, tutto contento.
— Andiamo — disse l'altro prendendolo per mano.
Quando si videro comparire davanti l'ex annegato, i sette pescatori — che ormai si erano pappata tutta la polenta, compresa la fetta promessa a Zaneto — emisero un urlo di spavento e piombarono a terra morti stecchiti.
Zaneto, meravigliato, si volse a guardare il suo compagno e batté le mani pieno di gioia: non era più l'uomo che fino a poco prima giaceva sulla tolda del « bragozzo », ma era san Teodoro, in carne e ossa, che gli sorrideva e gli porgeva un bel tagliere colmo di polenta calda fumante.

Salvatore ASCENZI

CINEMA

"Bogey": un mito che sopravvive

L'ARRIVO dell'estate coincide tradizionalmente anche con la fine della stagione cinematografica. Tra le tante « riedizioni » e i film cosiddetti « estivi » diventa allora particolarmente difficile la scelta per coloro che si ostinano a voler andare al cinema. Difficile ma non impossibile. A tale proposito segnaliamo due film di particolare interesse usciti proprio nelle ultime settimane: **Perché un delitto** e **Il fantasma del palcoscenico** (sui quali torneremo presto).

Tuttavia questa volta vorremmo parlare di Humphrey Bogart. L'occasione ci viene offerta dalla TV che ha dedicato al celebre attore americano un ciclo di film per tanti aspetti eccezionale: si tratta di ben dodici film, dei quali alcuni inediti per l'Italia e appositamente doppiati per l'occasione. Certo appare abbastanza inspiegabile l'esclusione di certi film dal ciclo, ma troppo importante è il personaggio Bogart, troppo bella l'occasione di rivisitare una stagione mitica del cinema americano, per lasciare spazio a riserve o recriminazioni.

Freddo, solo, ironico, ribelle ai canoni sociali del tempo, Humphrey Bogart ha rappresentato per anni molto di più che un attore di successo: è stato un vero e proprio modello di comportamento per intere generazioni dagli anni quaranta in poi. Affermatosi sugli schermi internazionali nel 1936 con **La foresta pietrificata** (dove interpretava il ruolo del bandito schizofrenico Duk Mantee), Bogart s'impose al pubblico esclusivamente per la sua maschera singolare (« Il volto d'uomo più interessante che abbia mai visto » scrisse Hemingway) e il suo « personaggio » umano: l'individualista dal sorriso amaro, chiuso in un'invincibile solitudine e anticonformista fino all'esasperazione. Dai ruoli di gangster a quelli di investigatore (il celebre Philip Marlowe del **Grande Sonno**), sempre in bilico tra la corruzione e l'onestà, Bogart costruì sempre meglio il suo personaggio affascinando le platee di tutto il mondo con il suo modello di recitazione assai moderno per i tempi, scarno, essenziale ma arricchito da « tic » indimenticabili e mai eguagliati: il modo di fumare la sigaretta, il caratteristico solleticarsi l'orecchio sinistro (per manifestare perplessità o ironica attesa), il breve sorriso a mezza bocca (derivato da una lesione ad un nervo facciale riportata durante il servizio in Marina), il bavero dell'impermeabile alzato, la voce bassa e dimessa che, purtroppo, per colpa del doppiaggio, gli spettatori italiani non conosceranno mai.

La cosa più curiosa è che Humphrey Bogart non ha dovuto attendere il sorgere della cosiddetta moda « retro » di questi ultimi tempi per tornare alla ribalta. Anzi, dopo la sua morte, la sua fama si consolidò ancora di più, pur non assumendo mai i connotati del divismo, in genere eclatanti ma anche effimeri. Quali le ragioni? Il personaggio interpretato da Bogart prima che affascinante era credibile, in quanto coincideva con le reali condizioni di quegli anni (il « cinismo » degli anni « pre » e « post » bellici), e con delle precise esigenze ed aspirazioni esistenziali: la necessità di mettere in discussione e ricostruire dall'interno, criticamente e ironicamente, certi valori morali; la capacità di dare un volto ad un certo modo di intendere e vivere l'avventura, intesa non come un succeder-

I FILM DA VEDERE

Scene da un matrimonio
di Ingmar Bergman

Prima pagina
di Billy Wilder

Frankenstein junior
di Mel Brooks

Chinatown
di Roman Polanski

E Johnny prese il fucile
di Dalton Trumbo

Il fantasma del palcoscenico
di Brian De Palma

Non toccare la donna bianca
di Marco Ferreri

si di « exploits » fisici ma come una conquista e un arricchimento umani dell'uomo e del « personaggio ».
A parte tali considerazioni Humphrey Bogart segnò con la sua personalità un fatto importante per il cinema americano. Si pensi soltanto allo stile della sua recitazione, che in Bogart era frutto di istinto e meditazione professionale, e che poi Marlon Brando e gli altri esponenti dell'Actor. Studio razionalizzarono e ribadirono.
Oltre ai film già messi in onda in TV vogliamo richiamare l'attenzione dei lettori su alcuni film che si elevano di gran lunga su tutti gli altri: **Il grande sonno** di Howard Hawks (28 luglio), **Il tesoro della Sierra Madre** di John Huston (4 agosto), **I bassifondi di San Francisco** di Nicholas Ray (11 agosto), **La regina d'Africa** di John Huston (18 agosto), **L'ultima minaccia** di Richard Brocks (25 agosto) e **Il colosso d'argilla** di Mark Robson (1° settembre).
Basta scorrere i nomi dei registi di questi ultimi film — Howard Hawks, John Huston, Nicholas Ray, Richard Brooks — per comprendere come la vita artistica di Bogart coincida perfettamente con la più importante e significativa stagione del cinema americano del dopoguerra.

TELEVISIONE

Incontri e mare

IL « LEADER » palestinese Yasser Arafat, il primo ministro israeliano Rabin, il « premier » libico Gheddafi, il capo del partito socialista francese Mitterand e, ancora, il campione mondiale dei pesi massimi Cassius Clay, il cantante e attore Yves Montand e tanti altri popolari personaggi sono i protagonisti della nuova serie di incontri realizzati per la TV a cura di Giuseppe Giacovazzo, con la collaborazione di Alfredo Di Laura (in onda ogni venerdì, sul 1° canale alle ore 20,40).
Anche in questa edizione le caratteristiche di questi incontri sono rimaste inalterate. Intento degli autori, cioè, è quello di fornire ai telespettatori gli strumenti e le informazioni necessarie per tentare un'analisi dialettica e articolata dei vari personaggi proposti, per penetrare in profondità nelle loro contraddizioni e nei lati oscuri della loro personalità.
La spettacolarità della trasmissione è assicurata o dalla carica istrionesca di personaggi come Cassius Clay o dalla drammaticità dei contrasti rappresentati da Arafat e Rabin, ma soprattutto dalla refrattarietà di uniformarsi in formule prestabilite: la trasmissione infatti è costruita sui personaggi e non sulle formule. E questo spiega la particolare freschezza del programma che, settimana dopo settimana, riesce a conservare un singolare sapore di novità.

* * *

Un'altra trasmissione di sicuro successo di pubblico è « Alla scoperta del mare » di Bruno Vailati (in onda ogni mercoledì sul 1° canale alle 20,40).
La trasmissione di Vailati, al suo secondo ciclo televisivo, si articola in cinque puntate e ha per tema il mare e gli uomini che ci vivono per lavoro o semplice passione.
Realizzata, con un notevole sforzo produttivo, in Brasile, nelle Azzorre, sui fondali del Mediterraneo, nell'arcipelago del Giappone, la trasmissione si basa su racconti di vita vissuta raccontati dai protagonisti veri.
Queste avventure sono evidentemente solo l'occasione narrativa per consentire di presentare la straordinaria suggestione di mari e litorali incontaminati o la curiosità scientifica di esemplari di fauna sottomarina sconosciuti al grande pubblico.

SEGNALAZIONI TV

E' in fase di ultimazione negli studi TV di Napoli la realizzazione di « Albert e l'uomo nero », un giallo in quattro puntate di Massimo Felisatti e Fabio Pittorru. Il regista è Dino Partesano e gli interpreti sono Nando Gazzolo, Cristina Gajoni e il piccolo Claudio Cinquepalmi.
Il lavoro presenta una vicenda che, sullo sfondo di una trama avventurosa e drammatica, affronta sul piano psicologico un problema reale: quello dei bambini che per carenza di affetto si inventano un mondo immaginario e lo difendono dai grandi raccontando un sacco di bugie.

* * *

Sono state ultimate in questi giorni le fasi di edizione del « Sant'Ambrogio », lo sceneggiato televisivo diretto da Gianfranco Bettetini.
Lo sceneggiato illustra la figura umana e politica di Ambrogio, uno dei protagonisti del IV secolo dopo Cristo, che incarnò in modo esemplare il contrasto tra l'ormai decaduta civiltà pagana e la nuova cultura cristiana. Gli interpreti, oltre a Giulio Brogi (nel ruolo del protagonista), sono Giulia Lazzarini, Giancarlo Dettori, Franco Graziosi e Claudia Giannotti.

LIBRI

Letture d'estate

L'estate è la stagione delle vacanze e dei viaggi; è anche il periodo dell'anno dove generalmente c'è più tempo libero a disposizione, con i conseguenti problemi di come impiegarlo.
Per coloro che intendono dedicarsi alle letture estive abbiamo pensato di fare cosa gradita lasciando tutto lo spazio a disposizione alle segnalazioni librarie.

NARRATIVA

Opere scelte di Melville, Mondadori Editore, Milano, pp. 1.089, L. 9.000.
Una raccolta organica di tutte le opere narrative del grande autore di Moby Dick.

Le avventure del capitano Singleton di Daniel Defoe, Savelli Editore, pp. 299, L. 1.900.
Con la storia di un orfanello che si trasforma in pirata, Defoe crea un seguito ideale ai personaggi mitici di Robinson Crusoe e Moll Flanders.

Delitti per un anno di Oreste Del Buono, Rizzoli Editore, L. 3.500.
Venti racconti inediti, venti storie « scellerate » ambientate nel mondo del cinema e dintorni.

A caso di Tommaso Landolfi, Rizzoli Editore, L. 3.600.
Ironico e sarcastico come sempre Landolfi propone il suo ultimo libro, vincitore del Premio Strega di quest'anno.

Due brave persone di Cochi e Renato, Rizzoli Editore, L. 2.500.
Storie, giochi e scenette in un libro che raccoglie il meglio dell'umorismo dei due comici milanesi.

SAGGISTICA E VARIE

Disonora il padre di Enzo Biagi, Rizzoli Editore, L. 4.000.
L'avventura di un uomo e della sua generazione tra illusioni e amare sconfitte. Dramma e farsa di una giovinezza non vissuta, tristezza e ironia su un mondo che doveva nascere e non nacque mai.

La fine degli Incas di John Hemming, Rizzoli Editore, L. 10.000.
Splendore e distruzione di un grande impero e di una favolosa civiltà.

Il mito del Far West di Tullio Kezich, Bulzoni Editore, Roma, pp. 240, L. 4.500.
Attraverso il cinema una cavalcata lungo la stagione dei ricordi.

Acque tragiche di Angelo Solmi, Rizzoli Editore, L. 5.000.
La storia vera di sedici navi che non dovevano affondare.

400 giorni intorno al mondo di Ambrogio Fogar, Rizzoli Editore, L. 4.000.
Il rischio, il dramma, il coraggio, l'ostinazione di un'avventura umana. Il duello non è solo con i venti e con il mare, ma con ognuna delle ore trascorse a bordo del « Surprise »: undici metri di barca, un intero universo per 13 mesi.

Italia di Roloff Beny, Mondadori Editore, 294 ill. a colori, 20 disegni e cartine, L. 18.000.
Regione per regione, l'arte, le persone e la natura viste dall'obiettivo di un celebre fotografo e attraverso le impressioni di poeti e scrittori.

Il pianeta delle piante di Anthony Huxley, Mondadori Editore, L. 5.000.
Un libro che rivela e documenta aspetti straordinari e «terribili» della vita vegetale.

Federico Chopin di Bernard Gavoty, Mondadori Editore, L. 6.000.
L'intensa vita sentimentale e politica, la straordinaria personalità artistica di Chopin, viste da un celebre musicologo.

Scritti corsari di Pier Paolo Pasolini, Garzanti Editore, L. 4.000.
Una raccolta degli articoli più polemici e clamorosi scritti negli ultimi anni dal famoso scrittore.

STORIA E POLITICA

Quaderni del carcere di Antonio Gramsci, Einaudi Editore, Torino, 4 volumi per complessive 3.369 pagine, L. 15.000.
Filosofia e riflessione storica e politica, processi ideologici e analisi delle strutture economiche formano i molteplici aspetti di un'opera fondamentale della cultura contemporanea, non solo marxista.

Per Massimiliano Robespierre di Manzoni-Pestalozza-Puecher, De Donato Editore, Bari, pp. 250, L. 3.000.
Documenti e materiali servono per disegnare una figura abbastanza inedita del celebre protagonista della rivoluzione francese.

La liberazione della donna di Anna Maria Mozzoni, Mazzotta Editore, pp. 250, L. 3.500.
La prima antologia degli scritti della Mozzoni, la socialista che ha lottato alla svolta del secolo per la emancipazione delle donne.

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Golden Mercury

NUOVO 45 giri per nuovo complesso. « Ice blocks » e « Uauah! » sono i titoli che compongono il primo singolo dei Golden Mercury, un gruppo nato dalla fusione di quattro musicisti provenienti da altrettante formazioni.

Votati, almeno per questo esordio, al più completo disimpegno, si notano per l'eccellente affiatamento e per la ricerca continua del giusto colore da dare alla frase musicale; caratteristica, questa, che li porta a personalizzare i loro prodotti.

In questo disco i Golden Mercury hanno scelto due brani semplici che bene si adattano alla stagione estiva, li hanno mantenuti soltanto strumentali, caricandoli, però, di trovatine ed effetti molto riusciti.

« Ice blocks » è un brano firmato da Tomatin, che ha curato insieme al complesso l'arrangiamento intervenendo qua e là soprattutto per la cura delle percussioni. Altra particolarità di questo disco è lo strumento solista, piuttosto insolito per l'Italia: il casù. Sul retro « Uauah! », firmato da Alory, che ha nel moog il suo strumento solista.

Ricordiamo infine che il disco è stato inciso per la Yep, la giovane casa discografica romana nota per l'eccezionale exploit del Santo California. La Yep è distribuita dalla Se. Di.

Nuovo disco e nuova casa discografica anche per Peppino Gagliardi che ha recentemente inciso un singolo per la PG Record (etichetta discografica di proprietà dello stesso Gagliardi). « Fantasia » e « Mia cara » sono i due brani che compongono il 45 giri, firmati entrambi dallo stesso Gagliardi.

Con questo disco l'artista napoletano continua per la strada che lo ha caratterizzato in questi ultimi anni, cioè il lento ma continuo cambiamento del suo repertorio. « Mia cara », a questo proposito, è una bellissima melodia, molto vicina ad alcuni autori francesi, che abbandona il ritornello « festivaliero » o « sanremese », per portare avanti un discorso di continuità. Anche per questo disco Gagliardi ha affidato gli arrangiamenti a Claudio Gizzi che ha fatto un lavoro pulito, semplice ma allo stesso tempo, specie in « Fantasia », ricco di sonorità nuove per Gagliardi.

Come già detto il disco è stato inciso per la PG ed è distribuito dalla Se. Di.

CLASSIFICHE

45 giri

1) Amore grande, amore libero - Il Guardiano del Faro (RCA Italiana)
2) L'importante è finire - Mina (PDU)
3) Dialogo - Al Bano e Romina Power (Libra)
4) Buonasera dottore - Claudia Mori (Clan)
5) Incontro - Patty Pravo (RCA Italiana)
6) Candy baby - Beano (Deram)
7) Una storia d'amore - Juli & Julie (Yep)
8) Candy baby - The Beanson Band (Fonit Cetra International)
9) Tornerò - I Santo California (Yep)
10) Candy baby - Penestum 452 -Euro International)

33 giri

1) Tommy - Esecutori vari (Polydor)
2) 20ª raccolta - Fausto Papetti Sax (Durium)
3) Telemusc Sax Club Number 10 - Gil Ventura (Odeon)
5) Incontro - Patty Pravo (RCA Italiana)
6) ... Del mio meglio n. 3 - Mina (PDU)
7) Yuppi du - Esecutori vari (Clan)
8) 19ª raccolta - Fausto Papetti Sax (Durium)
9) Amore grande, amore libero - Il Guardiano del Faro (RCA Italiana)
10) Profondo rosso - I Goblin (Cinevox)

SONO USCITI SUL MERCATO...

... 45 giri

Preludio Op. 28 n. 4 / Studio Op. 10 n. 3 - Reverberi (Produttori Associati)

Top szene hamburg / Run baby run - The Les Humphries Singers (Decca)

Remember me / I ddeamed last night - Justin Hayward & John Lodge (Threshold)

1° agosto / Juke box - Maurizio (Polydor)

Perché, perché, perché? / Libera al sole - Enzo e I Sartori (Phonotype)

Everything is gonna be allright / Vodka - Junie Russo (Basf)

Tu credi / E' inutile - La Nuova Gente (FMA)

Non voglio niente...! / Senza età - Giulietta Masina / Nello Ciangherotti (Basf)

... 33 giri

Brendon - Brendon (UK)

Mad dog - John Entwistle's Ox (Decca)

Love - Bobby Solo (CGD)

Disamore - Flora Fauna Cemento CBS)

Dancing n. 1 - Giovanni Fenati (Super Oscar)

Love is a woman - Junie Russo (Basf)

Angeli sui binari

segue da pag. 19

in una tragica (sic) corsa con il convoglio, il macchinista aveva spinto al massimo il possente locomotore. L'aiuto - macchinista dormicchiava in un angolo, ogni tanto lanciava un'occhiata al compagno e vedendo che quello non gli badava riprendeva a sonnecchiare ». Bella e veritiera, non c'è che dire, la scena del macchinista che guida in stato di « trance », spinge al massimo il locomotore, mentre l'aiuto se la dorme, infischiandosene della tempesta. Ma non guardiamo troppo per il sottile e andiamo avanti.

L'uomo alla guida « diventava più agitato via via che il treno procedeva. Con gli occhi fissi sulla linea leggeva il numero dei caselli *(se teneva gli occhi fissi sulla linea come poteva leggere il numero dei caselli? N.d.r.)* che per un attimo emergevano fantomatici dalle tenebre ». E perché il poveretto è agitato? Tra poco, accanto alla strada ferrata, vedrà delinearsi la sua casa che un tempo era tutta illuminata, giacché il suo figlioletto accendeva le luci in tutte le stanze al passaggio del treno del babbo; ma ora il povero piccino giace nel letto malato, assistito dalla mamma; e la casa rimane buia avvolta nel dolore. Fin qui il discorso, pur con qualche inverosimiglianza, e con la nota di facile patetismo introdotta dalla malattia del bambino, è accettabile. Il treno continua la sua corsa e all'uscita di una galleria, ecco la casa. Ma non è buia, è « tutta illuminata, nell'oscurità di quella notte cupa le finestre si stagliavano nitide, appena velate dalla pioggia ora quasi cessata ».

Il contraccolpo è troppo forte; il macchinista non sa come interpretare quell'avvenimento inaspettato, sente d'impazzire « al pensiero di proseguire il viaggio con quell'assurda visione (sic) nella mente ». E allora che fa? Aziona i freni e blocca il treno. L'aiuto macchinista (quel dormiglione) finalmente si sveglia e si guarda « intorno stranito ». Sopraggiunge il capotreno, i viaggiatori si affacciano al finestrino, s'incrociano domande allarmate. Il macchinista non sa spiegare quello che ha fatto e si limita a fissare il capotreno « con uno sguardo vacuo, senza riuscire a riscuotersi ».

Ma a questo punto: « Guardate, guardate là! » urla qualcuno. Tutti guardano là, e che vedono? Vivaddio, sulla linea c'è una frana della quale nessuno s'era accorto. Uno spaventoso disastro è stato evitato. E chi è questa donna scarmigliata che sopraggiunge, correndo lungo la linea? E' la moglie del macchinista naturalmente; le luci erano state accese in casa per un momentaneo miglioramento del bambino, purtroppo un falso miglioramento preludio della morte. Sì, l'innocente creatura è spirata, però, prima di salire al cielo, ha chiesto alla mammina di accendere le luci, è stato lui che ha scongiurato il disastro. Ormai la casa del macchinista sarà per sempre buia; però egli sa che un angelo lo protegge.

Che dobbiamo dire? La salma di quel povero bambino, preso a pretesto per un raccontino inverosimile e ingenuo, ci impone pur sempre rispetto e commozione. Noi vogliamo sperare che Angela Fiore, questo è il nome dell'autrice di « Un angelo sulle rotaie » sia una giovinetta di quattordici anni che abbia inviato al giornale la sua prima esercitazione letteraria; o una vecchia signora che abbia tratto dal cassetto un raccontino scritto quando aveva quattordici anni e abbia voluto mandarlo a « Bella », magari per farsi beffe della giuria. Se così non fosse, ci permettiamo umilmente di consigliare ad Angela Fiore di non insistere. Con racconti così è più facile riscuotere fischi che consensi. Magari i fischi di tutti i nostri treni.

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

a cura di **G. B. PELLEGRINI**

PRIMA di dare inizio alla corrispondenza, assolvo all'obbligo assunto a maggio dando qualche notizia sulle rivendicazioni in atto. Per quanto concerne l'allineamento dell'indennità integrativa speciale (la c.d. scala mobile) e delle quote di aggiunta di famiglia del settore pubblico a quello privato nonché il miglioramento di lire 13 mila mensili ai titolari di pensione inferiore a lire cento mila mensili (dal quale aumento, peraltro, va detratto, sino alla concorrenza delle stesse 13 mila lire, l'importo del miglioramento per indennità integrativa speciale già liquidato a partire dal 1°-1-75 ed i successivi miglioramenti che competeranno allo stesso titolo per effetto della nuova disciplina) è in procinto di essere presentato al Senato il relativo disegno di legge, che in questi giorni sta subendo la definitiva stesura degli articoli.

Per le altre due questioni e, cioè, l'estensione dell'assegno perequativo alle pensioni con decorrenza anteriore al 2 luglio 1973 e l'adozione del sistema di agganciamento delle pensioni alla dinamica degli stipendi, presso il Ministero per l'organizzazione della pubblica amministrazione è stata costituita una commissione incaricata di approfondire i due problemi e di suggerire proposte concrete entro breve termine per la definitiva soluzione degli stessi.

Nel prossimo numero della rivista sarò certamente in grado di esporre i contenuti del citato disegno di legge e mi auguro, altresì, di poter dare notizie più precise sulle altre due questioni, ovviamente di maggior peso per gli amici pensionati.

Quanto precede dovrebbe rispondere, in via interlocutoria, alle pressanti richieste avanzate in materia dagli amici **Umberto Solinas** di Sassari, **Giovanni Ragazzo** di Scicli e **Nicandro Gargano** di Roma, al quale si aggiunge che il di lui esonero in base alla legge n. 40 del 1967 sarebbe stato in ogni caso di ostacolo ad una eventuale riassunzione in servizio, per l'esplicito diniego sancito dall'art. 161 s.g. per tutte le cessazioni dal servizio avvenute in applicazione di disposizioni di carattere transitorio o speciale, fra le quali vanno annoverate quelle disposte per effetto della legge n. 40.

Per intanto, informo la sig.ra **Rosa Maria Grisanti** ved. **Bertagni** che, definito positivamente il riconoscimento per infortunio sul lavoro del decesso del marito, il provvedimento di liquidazione della rendita d'infortunio ha compiuto il suo « iter ». Infatti, a partire dalla fine di luglio l'interessata riceverà dalla Banca nazionale del lavoro l'assegno mensile di L. 130.500 decorrente dal 15-4-73 elevato a L. 187.790 dal 1°-7-74 a termini del decr. inter. 15-11-74, con i relativi arretrati. Nei di lei confronti, inoltre, ha potuto così iniziare il procedimento per la liquidazione della pensione privilegiata, il cui avvio, dato il particolare meccanismo fissato per la sua determinazione, era subordinato alla definizione della posizione infortunistica.

Assicuro il sig. **Giovanni Armenio** di Barletta che il Consiglio di Stato non ha ancora dato il conclusivo parere sui criteri da adottarsi, per l'applicazione della retrodatazione di due anni ai sensi dell'art. 5 della legge n. 471 del 1958, in sede di ricostruzione economica conseguente al nuovo ordinamento delle carriere introdotto dal d.P.R. 1077/1970.

Al sig. **Antonio Bressi** di Roma comunico quanto segue: 1) egli è stato collocato a riposo il 3-9-71 in base all'art. 3 della legge n. 336/1970 e quindi ha usufruito di tutti i benefici concessi da questa legge agli ex combattenti; 2) circa il servizio prestato alle dipendenze del Ministero delle P.T. prima di entrare in ferrovia, la sua eventuale valutazione nella pensione ferroviaria non avrebbe recato alcun beneficio, dato che la pensione stessa risulta calcolata sulla base di 39 anni di servizio utile, più che sufficiente a garantirgli la percentuale massima di pensionamento (80%); 3) la reiezione della domanda di prosecuzione volontaria nell'assicurazione generale obbligatoria presentata il 28 marzo 1974 è scaturita dall'attuale divieto contenuto nell'art. 5 del d.P.R. 31-12-71, n. 1432, che a datare dal 1°-7-1971 esclude la possibilità di versare contributi volontari all'I.N.P.S. per chi sia stato iscritto ad altri trattamenti di previdenza per lavoro subordinato, salvo per coloro che a quest'ultima data risultassero già autorizzati al versamento dei contributi stessi; 4) i contributi obbligatori versati all'I.N.P.S. dal Ministero P.T., tuttavia, proprio in conseguenza della non valutazione del relativo servizio nella pensione ferroviaria, non restano privi di efficacia: l'interessato può richiedere al predetto Istituto la pensione supplementare disciplinata dall'art. 5 della L. 12-8-1962 n. 1338.

Porto a conoscenza del sig. **Vincenzo Curiale** di Roccella J. che la sua rendita d'infortunio, in dipendenza del d.i. 15-11-74, a decorrere dal 1°-7-74 passerà da L. 36.540 a L. 52.580; in attesa di tale rivalutazione egli, al momento in cui leggerà queste note, dovrebbe già ricevere un acconto di importo quasi pari all'aumento spettante, mentre la regolarizzazione definitiva, della quale riceverà comunicazione ufficiale da parte del competente Ufficio dell'Azienda, avverrà fra qualche mese; buone notizie anche sul fronte della liquidazione della pensione privilegiata: il provvedimento è stato di recente trasmesso al Consiglio d'amministrazione per il prescritto parere e poi sarà sottoposto alla firma del sig. Ministro; nel giro di qualche mese, quindi, il relativo ruolo di pagamento perverrà alla Direzione prov.le del tesoro di Reggio Cal.

Per il quesito posto dal sig. **Michele Campanelli** di Bari, sulla riscattabilità delle campagne di guerra e degli aumenti per servizi speciali ai fini della buonuscita, rinvio a quanto precisato in merito sul n.ro precedente.

I seguenti amici **Filippo Traversa** di Romito, **Nicola Volpe** di Salerno, **Vincenzo Chiodi** di Diano Marina, **Vittorio Colagiovanni** di Roma, cav. **Carlo Ferrari** di Verona, **Domenico Casolini** di Roma, cav. **Francesco Saverio Carrata** e **Antonio Zannone** entrambi di Torino chiedono ulteriori chiarimenti sulla « capitalizzazione » del compenso combattenti, problema cui è effettivamente interessato un numero notevolissimo di pensionati. Si tratta di una norma innovativa introdotta dal 2° comma dell'art. 220 del nuovo t.u. sulle pensioni (d.P.R. 29-12-1973 n. 1092), secondo cui a decorrere dal 1° giugno 1974 il compenso combattenti non concorre più a determinare la base pensionabile, ma va, invece, liquidato in valore capitale, che si ottiene moltiplicando per 15 il suo ammontare annuo, se la cessazione dal servizio decorre dal 1°-7-1973 (ossia l'ultimo giorno di attività deve essere stato almeno il 1°-7-73) in poi, oppure per 10 volte se la cessazione è anteriore a tale data.

In sostanza, a far tempo dal 1°-6-74 occorrerà rideterminare la base pensionabile escludendo l'emolumento in questione, sicché dovrà figurare un'apposita variazione di decorrenza della pensione (e ciò serve a rimuovere il dubbio del sig. Volpe). E' evidente che la pensione annua dalla predetta data 1°-6-74 subirà una diminuzione corrispondente alla percentuale pensionabile dell'assegno già goduto, mentre all'interessato verrà corrisposto in una sola volta (e non a rate mensili cav. Ferrari!) la somma lorda pari al compenso moltiplicato per 10 o per 15, in relazione all'epoca dell'avvenuta cessazione dal servizio. Nessuna domanda va avanzata in proposito (va bene, sig. Colagiovanni!), perché tale modificazione dovrà essere apportata d'ufficio; peraltro, poiché il citato art. 220 non contiene alcuna disposizione d'ordine operativo, per il momento l'Azienda sta provvedendo a questa incombenza, oltre che in sede di liquidazione delle nuove pensioni originarie, in tutte le occasioni in cui ogni trattamento di quiescenza, interessato pure all'assegno combattenti, debba essere modificato per l'applicazione di qualche altro beneficio cui possa aver titolo. Per il sig. **Zannone** si aggiunge che la notizia letta sulla « STAMPA » di Torino riguarda la riscattabilità delle campagne di guerra e degli aumenti speciali ai fini della buonuscita erogata dall'E.N.P.A.S. ai dipendenti civili e militari dello Stato. E adesso alcune notizie particolari che, però, saranno molto gradite dagli interessati: nei confronti del sig. **Giuseppe Siccardo** di Brescia è stata conclusa la pensione definitiva ed il relativo ruolo di pagamento con mod. R. 51 del 20-3-u.s. è stato trasmesso alla locale D.P. del tesoro; la regolarizzazione del trattamento di quiescenza a favore del sig. **Alberto La Rocca** di Trento è in fase di ultimazione e nel giro di un paio di mesi il nuovo ruolo si troverà presso la competente D.P.T.; infine, agli amici **Pietro Tazzari** di Ravenna, **Annibale Peluso** di Napoli-Secondigliano e **Lodovico Vezzosi** di Poggibonsi, cessati dal servizio posteriormente al 1°-7-1973, sono state riliquidate le rispettive pensioni ed i ruoli di variazione si trovano già presso le competenti D.P.T.; inoltre, nei confronti di **Peluso** e **Vezzosi**, che beneficiavano del compenso combattenti, è stata pure data attuazione alla variazione di pensione 1-6-74 per la capitalizzazione del detto compenso nel senso summenzionato; al sig. **Vezzosi**, ancora, va detto che l'assegno perequativo compete anche per la buonuscita e certamente quando leggerà queste righe avrà ricevuto la differenza spettantegli, mentre per quanto concerne la legge n. 22 ha titolo soltanto al beneficio dell'aumento lordo del 7,50% stabilito dall'art. 5.

Sempre sul tema della legge n. 22 sono pervenute altre richieste: al sig. **Agostino Aronica** di Messina confermo che l'aumento previsto dal citato art. 5 decorre dal 1° marzo e non dal 1° gennaio 1974, che ad esso deve provvedere d'ufficio la locale D.P. del tesoro, presso la quale va rivolta ogni sollecitazione; la stessa risposta vale per un **gruppo di pensionati** di Seregno (i nominativi sono illegibili) e per il sig. **Giuseppe Barone** di Palermo, i quali si lamentano di non aver tuttora ottenuto il beneficio, con l'augurio, peraltro, che allorché perverrà loro il presente n.ro di « VOCI » la legittima aspirazione sia stata soddisfatta; al cav. **Ferrari**, di cui sopra, si significa che le sue preoccupazioni circa l'eventuale corresponsione indebita dello stesso aumento al personale non avente diritto (quello dei treni, di macchina e delle navi traghetto esonerato dal servizio dal 2-7-73 in poi) si riferiscono ad una ipotesi astratta, in quanto il beneficio in parola nei riguardi del personale viaggiante ha iniziato a trovare pratica applicazione successivamente all'entrata in vigore delle modificazioni apportate dall'art. 7 della legge n. 396/1974.

Assicuro il sig. **Marino Paviotti** di Udine, macch.sta di 1ª cl. a r., che nessun beneficio può derivargli dalla modifica dell'art. 16 del d.P.R. 1079/1971 apportata dalla legge n. 27/1974 (c.d. code del riassetto), per i motivi indicati sull'argomento nello scorso n.ro 5; quanto ai benefici previsti per gli ex combattenti collocati a riposo a decorrere dall'8-3-68, egli non può beneficiarne per il fatto di non essere in possesso della qualità di ex combattente, anche se il suo servizio prestato durante la guerra, senza dubbio alcuno, è stato reso in condizioni di particolare disagio e pericolo.

Mi accorgo che lo spazio riservatoci è volato! Gli altri abbiano un po' di pazienza e buone vacanze a tutti.

Le vostre ricette

Care amiche, anzitutto auguri. Auguri di buone vacanze e di serenità al mare o ai monti, ai laghi o in campagna o dove più vi piace (anche in casa, dove forse la serenità può essere maggiore). Ma veniamo alle nostre ricette...
Oh, però, un momento. Prima debbo rammentarvi di mandarci sempre, con le ricette, le vostre fotografie (ripeto: preferibilmente che vi ritraggano alle prese con pentole e fornelli). Vi ricordo pure che la vostra collaborazione viene sempre compensata... « lautamente ».
Eccovi, allora, la ricetta di questo mese: ce l'ha mandata una bambina, che però già dimostra di essere molto brava e promette ottimamente per l'avvenire: Alessandra Daniele, dodicenne, di Cuneo. La sua è una ricetta che ben si armonizza col periodo estivo, durante il quale si pensa anche all'autunno e all'inverno, quando fa sempre piacere ritrovare, magari in un barattolo (come in questo caso), ciò che sa d'estate. Ciao. **MARINA**

ANTIPASTO IN CONSERVA

Ingredienti: kg 4 di pomodori, hg 6 di carote, hg 6 di sedano, hg 6 di fagiolini verdi, hg 6 di cipolline piatte, hg 6 di peperoni, 2 bicchieri di olio, 2 bicchieri di aceto. Acido salicilico 1 grammo per ogni kg di antipasto.

Pulire accuratamente tutte le verdure, lavarle, tagliarle a piccoli dadini ed asciugarle su di un canovaccio. In una casseruola capace mettere a cuocere per mezz'ora i pomodori, possibilmente polposi, quindi passarli al setaccio. Rimettere al fuoco questa conserva piuttosto fluida e non appena giunge a bollore aggiungere le carote e dopo 10 minuti il sedano; dopo dieci minuti i fagiolini, dopo 5 le cipolline e dopo 5 i peperoni rossi e gialli. Volendo, si possono sostituire le verdure mantenendo però le dosi e variando i tempi. Aggiungere olio e aceto. Lasciar raffreddare, pesare, aggiungere 1 grammo di acido salicilico per ogni kg di antipasto e chiudere in barattoli.

Alessandra DANIELE

PER VOI RAGAZZI

ESTATE, tempo di mare e, quindi, anche di barche; ecco come ci è venuta in mente l'idea di raccontarvi un fatto che ha attinenza col mare. Si tratta di una scoperta archeologica, molto inconsueta per l'oggetto del ritrovamento, che risale a circa 15 anni fa quando molti di voi forse ancora non erano nati. Durante una delle numerose campagne di scavo che si dovettero effettuare per creare le condizioni di terreno adatte alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » a Fiumicino, spuntarono alla luce alcune imbarcazioni antiche, di lunghezza variabile tra i 18 e i 25 metri, le quali, da un primo esame, sembravano di epoca romana e, probabilmente, far parte della flotta mercantile che trovava ricetto nel porto che l'imperatore Traiano (53-117 d.C.) aveva fatto ingrandire alle bocche del Tevere.
Subito dopo, gli esperti della Sovrintendenza alle Antichità e Belle Arti di Roma confermarono l'attribuzione delle navi a epoca romana e ne classificarono i modelli: una nave oneraria per carichi di notevole mole, un'imbarcazione da pesca che ancora conservava la peculiarità della vaschetta a tenuta d'acqua per mantenere vivi i pesci da vendere al ritorno, un natante da trasbordo e una chiatta a basse sponde che sicuramente doveva essere adibita al trasporto delle merci dal mare alla città di Roma, via fiume.
Supporti di metallo ancora uniti al fasciame e altri elementi rinvenuti nell'interno delle navi, offrirono, inoltre, la possibilità di datarne l'uso tra il terzo e il quarto secolo dopo Cristo.
Queste eccezionali testimonianze dell'attività marinaresca dei romani vennero amorosamente ripulite con l'impiego di speciali tecniche per fermare il processo di degradazione del legno e furono poi sistemate in via provvisoria in due capannoni appositamente eretti nelle vicinanze del punto del ritrovamento.
Purtroppo, in una notte dell'inverno del 1965, ignoti vandali, penetrati nei capannoni, fecero scempio delle antiche navi col solo scopo — così risulta dalle indagini effettuate — di utilizzare il legno delle stesse per accendere il fuoco.

L'avreste mai pensato...

...che la Norvegia, paese della Scandinavia più noto per i suoi inverni rigidi che per la sua breve e modesta estate, è diventata esportatrice di cammelli?
Il singolare commercio è iniziato quando, nel 1969, un piccolo giardino zoologico vicino alla città di Kristiansand ha importato venti cammelli dall'URSS. Gli animali si sono ambientati talmente bene che finora sono nati ben quaranta piccoli, per cui la direzione del giardino zoologico ha pensato di offrire l'eccedenza ad altri Paesi. Sono stati così già venduti giovani cammelli in Inghilterra e in Canada e nei prossimi mesi altri diciotto animali partiranno per un grande zoo nelle vicinanze di New York.

Le quattro città

B A R I +
P I S A +
A S T I +
S I E N A =

C I T T A'

Sostituite a ciascuna delle differenti lettere una cifra (lo zero compreso), in modo che l'operazione torni. Tenete presente che a lettere uguali devono essere sostituite cifre uguali e che lo zero non può stare all'inizio dei numeri. Trovate almeno una soluzione.

SOLUZIONE: 6234 + 1472 + 2754 + 74092 = 84552
ASPIZ

Motoretta baby

Qui comincia l'avventura di Ninetto e Zio Frescura ferroviere pensionato e inventore appassionato.

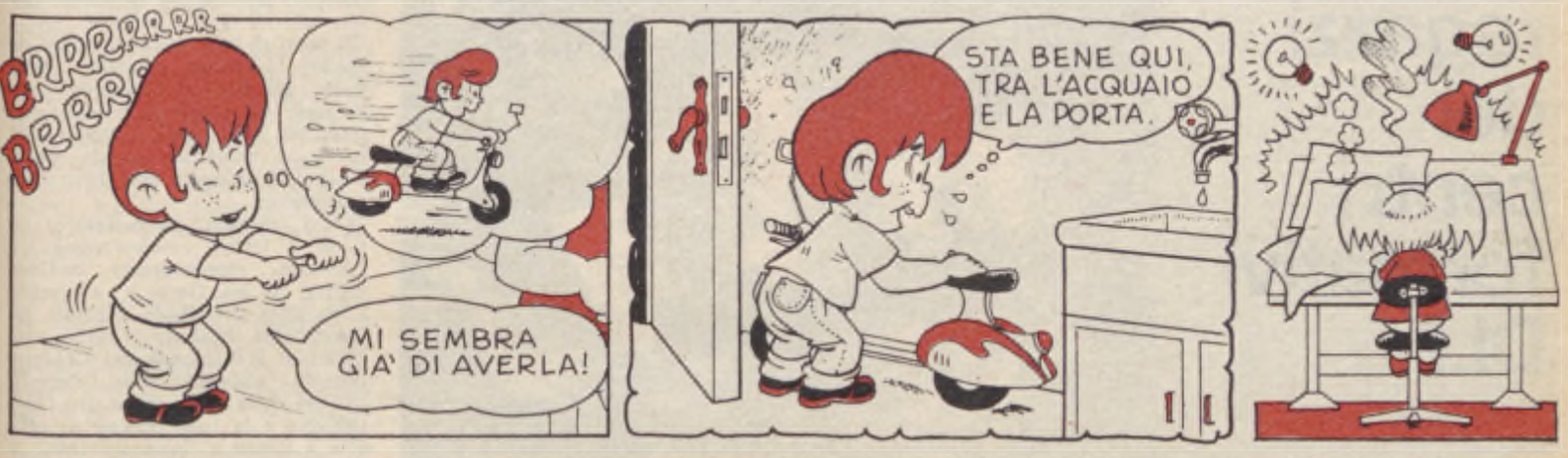
di JOC e KAS

Giorni fa il bravo Ninetto domandava allo zietto:

me lo dici un po' perché per i bimbi come me

non si pensa a un motorino funzionale e piccolino?

Te lo chiedo per piacere cerca tu di farmi avere



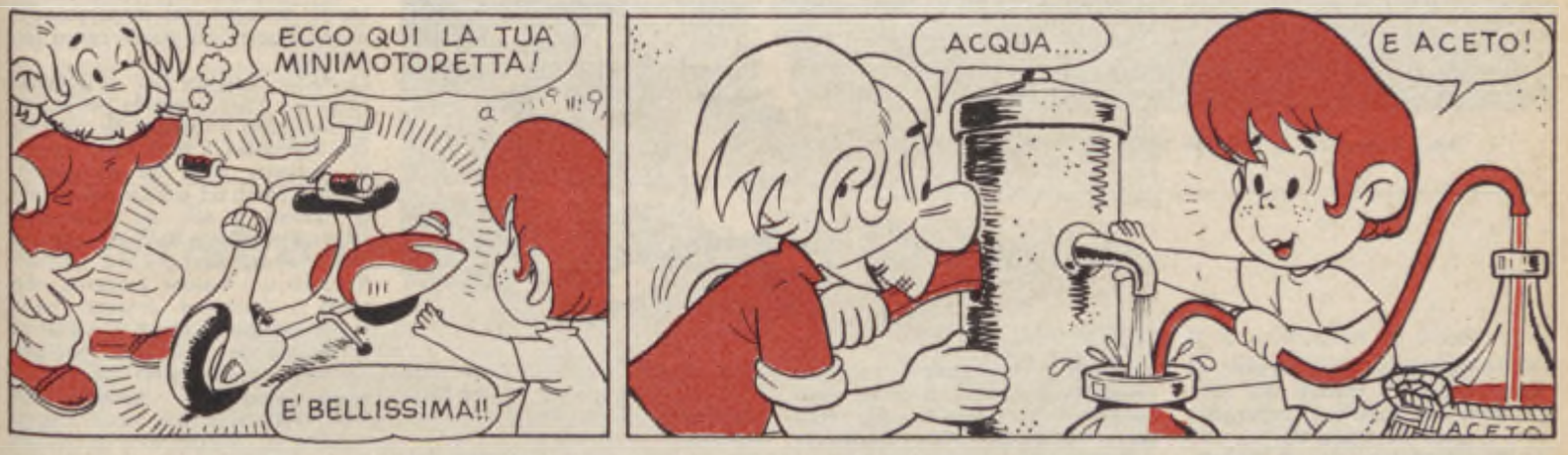
una minimotoretta con lo specchio e la trombetta

con i freni e col motore e con l'acceleratore:

una minimotoretta per andare senza fretta

una moto piccolina col parcheggio anche in cucina.

Lo zio subito si impegna, studia, calcola, disegna.



E due settimane dopo ha raggiunto già lo scopo.

Ecco qua la baby-moto col motore sotto vuoto

che consuma (è qui il segreto) solo l'acqua con l'aceto.

Con un tale carburante il consumo è irrilevante.

Un bicchiere su per giù per cinquanta miglia e più.

Per Ninetto e i molti amici le vacanze son felici

con la baby-motoretta piccolina ma perfetta.

Corri avanti, corri indré parapum pe-pé pe-pé.

Con l'evviva più giocondo al migliore zio del mondo

a Frescura e al suo segreto fatto d'acqua con l'aceto.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

2° raduno nazionale per ragazzi dei centri formativi DLF

OCCHI scintillanti d'eccitazione, visetti luminosi e coloriti dal sole, gambette che scalpitano impazienti, voci e grida d'incitamento: un attimo di silenzio teso, poi un segnale, ed è un prorompere di travolgente vitalità, un'esplosione di energie finalmente liberate nella gioia pura di una corsa senza freni.

Non si può probabilmente immaginare spettacolo più bello di questo, e ciò è quanto ha visto chi era presente, nell'impianto sportivo del Comune di Bevagna, al 2° Raduno Nazionale per i ragazzi dei Centri formativi DLF.

La manifestazione è stata inserita anche quest'anno nel calendario nazionale delle attività sportive del DLF dopo il felice esito della prima edizione, realizzata lo scorso anno. Ne ha minuziosamente curato l'organizzazione, sia per la parte turistico-culturale che per la parte strettamente sportiva, la Sezione DLF di Foligno.

Hanno partecipato al Raduno quasi duecento bambini tra i sei e i tredici anni, provenienti da Sezioni dopolavoristiche di sei Compartimenti.

Il sabato di buon mattino, come da programma, a bordo di confortevoli pullman i partecipanti sono stati portati a fare una breve visita alla « Porziuncola », la casa-chiesa del Poverello di Assisi, culla del misticismo dell'Umbria e dell'Italia intera. Si è poi proseguito verso Perugia, dove il Presidente della Regione, per il tramite dei suoi funzionari, ha rivolto agli intervenuti un indirizzo di saluto, facendo consegnare una coppa-ricordo al rappresentante dell'Ufficio Centrale DLF, il quale ha brevemente ringraziato a nome dell'istituzione dopolavoristica.

A pochi chilometri fuori Perugia, si è quindi fatta una lunga sosta a Spagnolia, la meravigliosa « città della domenica », dove le favole dei bambini sono realtà e dove la realtà prende dimensione di favola. Al rientro a Foligno, un film western proiettato nel salone del DLF ha concluso l'intensissima giornata.

Alle 9 della domenica sono cominciate le gare sportive nel moderno impianto del Comune di Bevagna, a pochi chilometri da Foligno. I piccoli atleti si sono cimentati nelle varie gare, nel clima gioioso di una festa sportiva di cui essi erano i soli protagonisti.

Alla fine dei percorsi con ostacoli, delle prove di corsa su breve e media distanza e di salto in alto e in lungo, sono state consegnate medaglie a tutti senza distinzione alcuna. Agli accompagnatori sono andati i premi di rappresentanza secondo una classifica per Sezioni DLF (il primo premio a Bologna, seguita da Foligno e Firenze). Durante la cerimonia di premiazione, hanno salutato e ringraziato gli intervenuti, oltre ai dirigenti della Sezione organizzatrice, il rappresentante della Regione Umbria, il rappresentante della Commissione Centrale del DLF.

Un pranzo di arrivederci ha concluso questa bella edizione del Raduno. Per chi ha seguito la manifestazione, è quasi ovvio esprimere l'augurio che i duecento bambini intervenuti quest'anno diventino, negli anni prossimi, duemila, ventimila.

Virginio PANTANO

Qua e lá per i DLF

A CATANZARO LIDO è stata inaugurata la nuova sede del DLF con una cerimonia solenne. E' toccato al Direttore Comp.le, Ing. Antonino Bitto, il tradizionale taglio del nastro, alla presenza di numerose autorità locali, di funzionari delle ferrovie, di rappresentanti sindacali, di tantissimi colleghi.

Oltre al Direttore Comp.le, erano presenti l'Assessore comunale di Catanzaro Prof. Luigi Mazzacua, il Presidente della Commissione consultiva comp.le Biagio Canale, il delegato comp.le cav. Francesco Geria, autorità civili e militari.

Gli onori di casa sono stati fatti da Tonino Mazzacua, dinamico Presidente del DLF di Catanzaro Lido, il quale ha svolto un'interessante relazione introduttiva, sottolineando lo sforzo sostenuto per la realizzazione di un'opera così funzionale e moderna.

Tonino Mazzacua ha parlato di intensa e fattiva collaborazione tra l'Azienda, rappresentata dall'Ing. Bitto e dal cav. Geria, e i sindacati. L'Ing. Bitto, prendendo la parola, ha brevemente illustrato le future realizzazioni dell'Azienda nel Compartimento calabrese come l'elettrificazione della tratta Catanzaro Lido-Lamezia e la realizzazione di officine a Saline e Catanzaro Lido.

Ha parlato anche Virgilio Condarcuri, segretario comp.le dello SFI, il quale ha sottolineato l'assiduo e costante impegno del sindacato per la realizzazione di nuove opere ferroviarie.

La nuova sede del DLF di Catanzaro Lido è stata costruita nella zona di Casciolino e ricavata da una vecchia carbonaia. I locali sono eleganti, moderni, ampi ed accoglienti. Comprendono un grande salone per le riunioni, la sala del Presidente, un attrezzatissimo bar, una sala giochi, i servizi, ecc.

Secondo una visione moderna, che vuole i ferrovieri presenti nella realtà del tempo libero con l'attiva partecipazione dei loro familiari, nell'ampio cortile sono già in funzione i giochi per i bambini (altalene, flippers, scivoli, ecc.) e sono in fase di realizzazione campi di bocce, di basket, di tennis. In futuro è prevista anche una piscina.

* * *

Il 2° Trofeo calcistico « Aldo Berutti », indetto dal DLF di Cagliari, si è concluso con lusinghiero successo. L'organizzazione, curata nei minimi particolari dall'Associazione Italiana Cultura e Sport di Cagliari, ha riscosso ancora una volta il plauso dei dirigenti regionali sportivi, delle autorità intervenute alle premiazioni e di tutti i giocatori che hanno preso parte con entusiasmo alle gare, divisi in otto squadre ma uniti nello sforzo di ben figurare.

Nel girone A la squadra della Rimessa Automotrici, favorita d'obbligo del torneo, ha concluso il proprio turno imbattuta assieme alla squadra degli Uffici. Più equilibrato il girone B dove hanno primeggiato le squadre dell'Officina Lavori e della Squadra Rialzo. La finale vedeva di fronte Rimessa Automotrici ed Uffici le quali si sono cimentate in

un incontro denso di emozioni e di bel gioco. Ha vinto la squadra degli Uffici dopo i tempi supplementari, ricorrendo ai calci di rigore, tutti segnati contro nessuno degli altri. Un bravo, quindi, a quelli degli Uffici, ma congratulazioni anche alla squadra del Personale Viaggiante, 1ª della Coppa Disciplina ed al giocatore Efisio Zedda della squadra Rialzo risultato capo cannoniere del torneo.

• • •

Pieno successo ha avuto anche quest'anno la XIX edizione del Trofeo Internazionale di bocce « Carlo Bruni », svoltosi ad Alessandria. Ben 103 squadrette, di cui 17 francesi, sono scese in gara. La finale è stata vinta dalla squadra del DLF di Savona che ha battuto quella di Alessandria per 15 a 13.
L'organizzazione è stata, come sempre, efficiente per cui non si può che plaudire al comitato che l'ha curata.
Durante la cerimonia della premiazione hanno parlato il sig. Foco ed il cav. Platti, rispettivamente Presidente e Vicepresidente del DLF di Alessandria, l'Ing. Oliva a nome del Direttore Comp.le, Monsieur Camotto per gli sportivi francesi, il geom. Susella, delegato sportivo comp.le ed un rappresentante del Comune.

• • •

S'è recentemente concluso, al campo sportivo torinese « Meroni », il Torneo di Calcio DLF 1975. La finalissima ha trovato di fronte le compagini dell'O.G.R. e del Controllo Merci, le quali, dopo una partita giocata allo spasimo, hanno dovuto ricorrere ai tempi supplementari ed ai calci di rigore. Questi ultimi, 4 contro 3, hanno dato la vittoria ai giovani dell'O.G.R., vincitori per il terzo anno consecutivo sotto la esperta guida dell'allenatore Angelo Sempio. Alla premiazione ha provveduto il Presidente DLF sig. Todisco, alla presenza di un folto pubblico di colleghi e dei Capi dei due Impianti in lizza, Ing. Renzulli, e Dr. Guglielminetti.
I migliori in campo, oltre ai due capitani Puglisi e Quaino, sono stati Bogliotti, Oldani e Riccetti per l'O.G.R. e De Gregoris, Tinti e Friello per il Controllo Merci.

• • •

DLF Bari. Il Trofeo comp.le di pesca sportiva con canna è stato vinto dal dopolavorista barese Donato Cinquepalmi. La gara si è svolta nelle acque di Termoli con larga partecipazione di concorrenti. Dopo il vincitore si sono classificati: Francesco Paterno di Barletta, Francesco Lapomarda di Bari, Giuseppe Vernone di Bari, Giuseppe Sebastiano di Bari, Marzano di Termoli e numerosi altri. Alla squadra barese è stato assegnato il Trofeo comp.le, mentre altre coppe sono andate agli altri DLF partecipanti.
Un'altra affermazione dei pescatori baresi si è avuta nel Trofeo « Bernardo Terio » dove si sono piazzati al terzo posto con la coppia Lapomarda-Ninni.

• • •

Organizzato dal DLF di Catania, ha avuto inizio il torneo aziendale di calcio « Giacomo Agnello ». Le squadre partecipanti sono: Bicocca, Catania Acquicella, Acireale, Deposito Locomotive Catania.
Hanno inaugurato il torneo le squadre delle stazioni di Bicocca ed Acireale le quali, dopo un avvincente incontro, hanno concluso col nulla di fatto. Un folto pubblico ha assistito all'incontro, manifestando il proprio entusiasmo e plauso sia per la correttezza che per l'impegno profuso dai giocatori tutti.

• • •

Nell'ampio salone del DLF di Palermo la pianista Maria Giovanna Mangione ha tenuto un concerto durante il quale sono state eseguite musiche di Scarlatti, Beethoven, Chopin, Debussy e Brahms. I numerosi intervenuti hanno calorosamente applaudito la valente artista.

L'Ing. Bitto inaugura la nuova sede del DLF a Catanzaro Lido.

La Mostra dell'Artigianato a Orvieto

SI E' CONCLUSA ad Orvieto la IV Mostra Nazionale Ferroviaria di Artigianato indetta dall'Ufficio Centrale del DLF ed organizzata dal Sodalizio orvietano.
La Mostra, allestita nei lussuosi locali del famoso Teatro Comunale Mancinelli, gentilmente messo a disposizione dall'Amministrazione comunale, ha visto la partecipazione di 76 ferrovieri espositori che hanno presentato ben 274 opere scaglionate in 5 sezioni: Legno, Metallo, Modellismo e Fermodellismo, Artigianato femminile e Varie.
Nel corso di una simpatica cerimonia, il Direttore Comp.le di Roma, Ing. Scardia, ha rivolto parole di vivo apprezzamento ai ferrovieri artisti, al Presidente della Sezione DLF di Orvieto, Sig. Buiarelli, agli organizzatori e, dopo aver ringraziato le Autorità cittadine, provinciali e regionali nonché l'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Orvieto e la Commissione giudicatrice, ha consegnato ai vincitori i premi consistenti in medaglie e diplomi. Numerosi anche i premi di rappresentanza.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Alcune opere presentate alla Mostra dell'Artigianato di Orvieto.

Anche nella presente occasione, quindi, la manifestazione orvietana si è dimostrata all'altezza dei compiti ponendosi tra le più importanti nell'ambito nazionale.
I lavori presentati sono capolavori d'arte e maestria e tale parere è stato confermato dai lusinghieri apprezzamenti espressi dai Membri della Giuria (Dott. Alberto Stramaccioni, Architetto; Luisa Pettinelli-Geremei, esperta in lavori all'uncinetto e maglia; Dott. Cesare Ardini, Giornalista e Presidente dell'Istituto per le Mostre Italiane; Dott. Pino Di Vito, Pittore; Sig. Carlo Sinisi, Delegato Comp.le di Roma per la Cultura) per i quali non è stato certo lieve il compito della scelta dei « migliori », data la vasta produzione presentata, tutta allo stesso modo valida.
Tutto bene, quindi, per la quarta edizione della Mostra, che, bisogna dirlo, sembra essere stata creata proprio per Orvieto, tanto bene essa si inserisce nel suggestivo quadro offerto da questa città.
Desideriamo, perciò, da queste righe ringraziare il Direttore Comp.le di Roma, l'Ing. Scardia, e i suoi validi collaboratori, il Presidente del DLF di Roma, Dr. Cavani, il Delegato per la cultura Sig. Sinisi, il Presidente della Sezione di Orvieto, l'ottimo Sig. Buiarelli, il Consiglio direttivo del Sodalizio orvietano, le Autorità dell'Amministrazione civica di Orvieto, nonché tutti i ferrovieri partecipanti, i quali, insieme, hanno contribuito alla riuscita della Mostra, aggiungendo un nuovo successo agli altri, numerosi, che essa ha toccato in passato.

Vittorio CIOFANI

Gestione istituzione dopolavoristica

L'ART. 40 della legge 668/67, recita testualmente « per il perseguimento delle finalità del Dopolavoro Ferroviario — istituito con decreto-legge 25.10.1925, n. 1908, convertito nella legge 18.3.1926, n. 562 — viene costituito un fondo alimentato annualmente dalle seguenti entrate:
a) contributi a carico della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di cui all'art. 5 del citato regio decreto-legge 25.10.1925, n. 1908, rivalutati di 75 volte;
b) contribuzione delle istituzioni dopolavoristiche;
c) una aliquota dei proventi del tesseramento dei soci, nella misura che sarà fissata dal Ministro dei Trasporti con proprio decreto;
d) altri proventi derivanti da attività turistiche e ricreative o, comunque, svolte nell'interesse dei soci che siano autorizzate con decreto dello stesso Ministro dei Trasporti.
L'art. 43 di detta legge 668/67 stabilisce che: « Il fondo di cui all'art. 40 viene gestito dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario, con le modalità che saranno stabilite dal Ministro dei Trasporti ». Le modalità di cui sopra sono state emanate con decreto ministeriale 10.12.1968 n. 18330.
In base agli articoli 40 e 43 della legge 668/67, fra i compiti di istituto demandati al predetto Ufficio Centrale vi è la gestione del Fondo D.L.F. la quale annualmente si concretizza; ai sensi dell'art. 5/e del D.M. 18330/68, con l'approvazione del bilancio di previsione e del rendiconto generale dell'esercizio finanziario, da parte della Commissione Centrale del Dopolavoro ferroviario.
L'Ufficio Centrale del D.L.F. ha predisposto, in osservanza all'art. 7/c del D.M. 18330/68, il preventivo per l'esercizio 1975 che la Commissione Centrale del Dopolavoro ferroviario ha approvato nella riunione del 19.12.1974.
Da tale documento, risulta che la gestione dell'istituzione dopolavoristica prevede un movimento, fra entrate e spese, di lire 732.750.000 che in sintesi, è costituito per le

Entrate da:

— contributi dell'Azienda FS (contributo fisso, contributo variabile, contributo per la manifestazione della Befana);
— contributi delle Sezioni DLF (contributi per la manifestazione della Befana e contributi per i finanziamenti delle Sezioni che versano in difficili condizioni di gestione);
— altre entrate (proventi del tesseramento, percentuale sulle quote mensilmente trattenute dalle sedi contabili a carico dei soci assicurati con la convenzione INAF, canoni derivanti dal complesso di Roma, via Bari, rimborsi vari delle Sezioni D.L.F.).

Per le spese da:

— debiti verso l'Azienda FS (rate di ammortamento a scomputo lavori e forniture finanziate dall'Azienda FS con rivalsa sul Fondo Centrale, art. 45 legge 668/67);
— sovvenzioni alle Sezioni DLF (finanziamenti per contingenti deficienze di fondi e per sviluppo delle attività istituzionali);
— altre spese (tesseramento soci, convenzione A.G.F.S., manutenzione complesso di Roma, via Bari, premi, assicurazione per gli infortuni, stampati vari, ecc.).
Da quanto esposto, facendo estrazione dei debiti verso l'Azienda FS, si può constatare che le spese a carico del Fondo D.L.F. possono essere riassunte in spese di carattere generale per i compiti di istituto dell'Ufficio Centrale e spese di carattere particolare per lo svolgimento ed il potenziamento delle attività istituzionali.
Le spese ascrivibili a quest'ultima categoria ammontano a lire 552 milioni circa dovute per 415 milioni, alla manifestazione della Befana 1976, per L. 110 milioni all'incremento delle attività istituzionali svolte dalle Sezioni D.L.F. e per 27 milioni, alle manifestazioni sportive e culturali, previste in calendario nazionale, e svolte dalle Sezioni DLF per conto dell'Ufficio Centrale.
Fra le entrate, oltre ai ratei di rimborso delle Sezioni D.L.F. per anticipazioni ricevute ed oltre ai contributi D.L.F., versati dalle Sezioni dopolavoristiche ai sensi dell'art. 1/b del DM 18330/68, la parte determinante è costituita dai contributi aziendali, i quali possono essere così riassunti:

— contributo fisso	L. 60.000.000
— contributo variabile L. 128.250.000	
L. 750 per 171.000 soci effettivi in attività di servizio	L. 188.250.000
— contributo per la manifestazione della Befana 1976	L. 400.000.000
Totale contributo annuale dell'Azienda FS	L. 588.250.000

In base all'art. 44 della citata legge 668/67, regolamentato con il DM 18359/68, in materia di concessioni e prestazioni accessorie al Dopolavoro Ferroviario, l'Azienda FS annualmente fa fronte ad oneri per lire 1.052.733.957 così ripartiti:

— energia elettrica, acqua, riscaldamenti e telefono	L. 237.429.330 (*)
— personale FS distaccato presso le Sezioni D.L.F.	L. 691.501.822 (*)
— concessioni di viaggio, trasporto cose e materiali del D.L.F.	L. 9.121.485 (*)
— manutenzione locali concessi in uso gratuito al D.L.F.	L. 114.681.320 (*)

i quali, oneri sommati ai contributi erogati ai sensi del DM 18330/68, ammontanti a L. 588.250.000, determinano l'importo complessivo di lire 1.641.000.000 che l'Azienda FS è chiamata annualmente a sopportare con i propri fondi.
Sempre ai sensi del DM 18359/68, l'Azienda FS ha concesso in uso gratuito al Dopolavoro Ferroviario: locali, terreni e materiali di esercizio per un valore complessivo di L. 5.385.000 (*) circa, occorrenti per lo svolgimento delle attività dell'istituzione dopolavoristica.

(*) Desunti dall'indagine ricognitiva per la rilevazione dei dati a valore, riferiti all'esercizio 1973, concernenti le concessioni e prestazioni accessorie al Dopolavoro Ferroviario di cui al DM 10 dicembre 1968, n. 18359, in applicazione dell'art. 44 della legge 27 luglio 1967, n. 688.

Michele GIANFAGNA

La casa alpina a Dobbiaco

UBICATA in Alta Val Pusteria, a pochi chilometri dal confine con l'Austria e a tre passi dalle più incantevoli mete turistiche dolomitiche (Cortina, Misurina, Auronzo, Brunico, M. Cristallo, C. Lavaredo, ecc.), la Casa per ferie di Dobbiaco (m. 1243 s.m.) svolge il suo meritevole compito in favore di tutti i ferrovieri della rete sin dal lontano 1954. Essa ha acquisito via via nel tempo, per l'aria familiare che vi si respira (l'anima cortese di virgiliana memoria), la bontà del trattamento fatto di mille attenzioni da parte dei dirigenti e di un'equipe molto qualificata, nonostante certi spazi... ristretti. Senza contare la cucina mantovana che l'intenditore non trova seconda a nessuna.

Al riguardo va detto, per inciso, che il menù è a scelta e la varietà di primi e secondi piatti offre soddisfazioni gastronomiche ben diverse da quelle di un pasto fisso.

Presto, è fondatamente sperabile, un nuovo servizio più moderno, funzionale e in grado di accogliere un numero maggiore di richieste, potrà dimostrare come un piccolo sodalizio di provincia (con l'aiuto aziendale, è vero, ma soprattutto con ammirevole visione dei tempi in cui viviamo unita a saggia amministrazione dei propri mezzi) possa creare un complesso che, dotato di un vasto parco per i giochi dei bambini e la tranquillità dei frequentatori e ubicato in una zona, ai piedi della montagna delle Cime Nove, lontana dai pericoli delle vie di traffico, non temerà confronti.

Infatti, i posti letto saliranno da 60 a 100, ci saranno maggiori comodità (sala di soggiorno, sala TV ecc.) e possibilità di offrire, più d'adesso, occasioni per corsi culturali, sindacali ecc. Anche il numero delle particolari settimane bianche invernali aumenterà, con soddisfazione dei tanti aficionados della montagna.

Quanto ai prezzi, per la stagione 1975 il DLF Mantova ha fissato in L. 4.100 giornaliere la quota dell'« alta stagione » e in L. 4.000 quella della « bassa stagione ». Ciò significa scendere a livelli competitivi tali da favorire una migliore utilizzazione del tempo libero e delle vacanze da parte dei ferrovieri.

Per terminare, un breve accenno all'attività del DLF Mantova le cui realizzazioni assumono un valore particolare in quanto conseguite per lo più con pochi quattrini in cassa e tanto sacrificio.

Mantova, dalla Liberazione ad oggi ha saputo, in virtù di una tradizione democratica di primo ordine, creare sedi in cui il tempo libero trova il modo di estrinsecarsi nella maniera migliore. Una polisportiva di 10.000 metri quadrati con 8 campi di bocce, due campi di tennis, una pista di pattinaggio a rotelle (il gruppo rotellistico del Sodalizio ha il più forte vivaio di giovanissimi in Italia ed il settore agonistico vero e proprio ha ben 5 nazionali, una delle quali andrà ai prossimi campionati mondiali in Australia), la sede centrale con il teatro, la biblioteca, i gruppi di filatelia e cinefotografia, l'ufficio segreteria, una sezione lago (Lago Superiore di Mantova) e la casa alpina di cui si è già detto, danno agli iscritti (800 effettivi) la possibilità di fare una più che discreta attività culturale, sportiva e ricreativa, illustrata periodicamente in un giornale sociale redatto in toto dal Presidente del DLF.

Dario LODI RIZZINI

DLF VIAGGI '75

Settembre

Numero itinerario	Paesi da visitare	Sezione DLF organizzatrice	Giorno partenza	Durata giorni	Quota
VIAGGI					
4	FRANCIA: Lourdes-Nizza	Reggio C.	4	7	65.000
5	FRANCIA: Parigi-Versailles-Lourdes	Cagliari	16	7	89.000
7	FRANCA: Parigi-Tours-Castelli della Loira	Bologna	4	8	110.000
9	FRANCIA-INGHILTERRA-SCOZIA	Genova	13	12	192.000
10	SVIZZERA: Zurigo-Sciaffusa-Lucerna-Lago 4 Cantoni	Ancona	2	4	62.000
11	SVIZZERA: Laghi e montagna	Napoli	6	7	117.000
12	SVIZZERA-REP. FED. TEDESCA: Sciaffusa-Cascate del Reno-Foresta Nera	Bari	4	4	61.500
14	INGHILTERRA: Londra-Windsor	Palermo	15	7	75.000
18	SPAGNA: Barcellona-Tarragona-Costa Brava	Cagliari	17	7	64.000
23	SPAGNA: Barcellona-Montserrat-Palma di Majorca	Bologna	18	7	85.000
20	SPAGNA-MAROCCO	Venezia	10	16	190.000
		Palermo	12	16	190.000
24	SPAGNA: Barcellona-Madrid-Andalusia	Cagliari	13	11	132.000
34	REP. FED. TEDESCA: Monaco di Baviera (Festa della Birra)	Torino	19	6	89.000
42	UNGHERIA: Budapest e dintorni	Bologna	1	6	67.000
48	GRECIA: Atene-Capo Sounion-Nauplia-Micene	Bari	21	8	99.000
54	USA: New York-Philadelphia-Washington	Firenze-Milano Bologna-Roma	10 17	9 9	240.000 240.000
57	TUNISIA: Gafsa-Djerba-Kairouan (aereo)	Milano	7	8	170.000
VIAGGI RISERVATI AI GIOVANI (dai 16 ai 22 anni)					
58	FRANCIA: Parigi	Roma	23	6	32.000
59	FRANCIA: St. Tropez	Verona	21	4	25.000
61	SPAGNA: Costa Brava-Barcellona	Torino	19	7	22.000
62	INGHILTERRA: Londra	Firenze	15	8	60.000
63	SPAGNA: Costa Brava (riservato ai pensionati ed a un familiare)	Firenze	19	10	35.000 La quota per il familiare è di lire 42.000 circa
SOGGIORNI					
IV	JUGOSLAVIA: Montenegro	Bari	19	8	65.000
		Bari	26	8	65.000
CROCIERE					
L	GRECIA-TURCHIA-JUGOSLAVIA: Pireo-Istanbul-Izmir-Dubrovnik	Bologna	1	10	175.000
N	GRECIA-URSS-TURCHIA: Pireo-Odessa-Yalta-Istanbul	Verona	10	12	250.000
T	ALGERIA-SPAGNA: Algeri-Palma di Majorca-Barcellona	Verona	30	6	95.000

Ottobre

VIAGGI					
25	SPAGNA: Malaga-Granada-Siviglia	Torino	4	8	159.000
26	SPAGNA - PORTOGALLO - CANARIE: Barcellona-Lisbona-Tenerife	Genova	3	17	233.000
47	BULGARIA - TURCHIA - GRECIA-FRANCIA: Sofia-Istanbul-Smirne-Pireo-Marsiglia	Venezia	13	16	190.000

* Le quote di partecipazione devono intendersi suscettibili di variazioni in rapporto alle oscillazioni dei cambi

NOTIZIE BNC

UN CONSIGLIO AMICHEVOLE

Ai ferrovieri del Compartimento di Torino

Dallo scorso mese, amici ferrovieri del Compartimento torinese, lo stipendio Vi viene pagato con assegno circolare o, per chi lo ritenga più semplice e conveniente, mediante l'accreditamento in conto corrente — un conto corrente che già possedete o che potete aprire in qualunque momento — presso la BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI o presso l'Istituto di Credito incaricato della emissione degli assegni.
E' questo dunque il momento di aprire un conto — se già non lo avete — presso la « Banca di casa vostra »: la Banca Nazionale delle Comunicazioni.
E' una decisione tanto importante quanto conveniente per Voi e per le Vostre famiglie.
A parte le molte iniziative in favore dei ferrovieri, ecco i principali vantaggi concreti che Vi offre la Banca di casa vostra:

Con la Sezione Banca

— l'interesse annuo più vantaggioso;
— nessuna spesa di tenuta conto;
— 1° carnet di assegni gratis. Per i successivi, pagamento del solo costo del bollo;
— servizio gratuito pagamento utenze;
— servizio gratuito custodia titoli obbligazionari F.S.

Con la Sezione Previdenza

— prestiti con liquidazione immediata rimborsabili in 60 rate con trattenute a ruolo;
— assicurazioni nei rami vita (miste, miste con adeguamento al costo della vita, temporanee);
— capitalizzazioni;
— responsabilità civile autoveicoli, motocicli, natanti, furto ed incendio, infortuni.

Il pagamento dei premi, particolarmente convenienti, può essere effettuato a mezzo trattenuta mensile sullo stipendio.

E' ARRIVATO ZIO FRESCURA

Sono giunte da varie parti segnalazioni sull'arrivo a domicilio — con gli ultimi numeri di « Voci — di Zio Frescura, col suo premio-vacanza.

Ecco le segnalazioni pervenute finora:

Paolo RIPANTI - Manovratore di Bellisio
Vincenzo ROCCHI - Manovale di Roma-Tiburtina
Liliana ALTOVINO - Applicata di Torino
Primo FELIZIANI - Cantoniere di Palo Laziale
Maria Virginia NOCERA - Applicata di Torino
Raoul MANTOVANI - Ausil. di Staz. Bologna

VIENI A INCASSARE LA TUA POLIZZA E' SCADUTA

Con un sollecito avviso, più o meno di questo tenore la B.N.C. si è premurata di avvisare nel corso del '74 ben 3.202 ferrovieri assicurati sulla vita e la cui polizza era in corso di scadenza.
Grazie a questa iniziativa, tutti i beneficiari hanno potuto incassare tempestivamente i capitali assicurati per un totale di L. 634.631.171.

E' arrivata l'ora dei premi scolastici

Ricordiamo che i premi sono riservati ai ragazzi che hanno ottenuto le migliori votazioni; il che dovrebbe ovviamente significare che sono stati anche i più diligenti. Lo sappiamo: ci sono anche maestri troppo avari di buoni voti... ma noi che possiamo fare? Per concorrere all'assegnazione del premio basta inviare: il tagliando qui di fianco riportato, debitamente compilato; copia fotostatica della pagella scolastica. Sia il tagliando che la copia fotostatica della pagella devono essere indirizzate a:

DIREZIONE GENERALE F.S. - Redazione « VOCI DELLA ROTAIA » - Premio Studio « Voci-B.N.C. » - Piazza Croce Rossa, 1 - Roma.

Tutte le richieste dovranno pervenire all'indirizzo sopra indicato entro e non oltre il 31 agosto 1975.

PREMI SCOLASTICI

Nome e cognome del ragazzo _____

_____

Nome, cognome e indirizzo del genitore _____

_____

Numero di abbonamento a « Voci della Rotaia » (da riprendere sulla busta con cui il Periodico viene inviato a domicilio)

_____

Numero e serie di una delle quote sociali della B.N.C. possedute

_____

Siete assicurati o correntisti della B.N.C.? ☐ SI ☐ NO

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Arti figurative** a San Benedetto del Tronto: 178 ragazzi hanno partecipato alla interessante rassegna per la quale erano stati posti due temi a scelta («In quel film c'era un treno» e «Il bambino e gli animali»). Grande l'impegno dei partecipanti, tutti premiati con un pacco dono dal D.L.F. di San Benedetto che ha magistralmente organizzato la manifestazione.

● **Commiati:** un cordiale saluto ai colleghi del D.L. di Ancona che hanno lasciato il servizio; essi sono: Macc. Guido Crescini, Osvaldo Liviabella, Duilio Spaccia, A.M. Mario d'Elia, Aurelio Pepa, Aurelio Pesaresi, C.T. Sup. Oberdan Giardini, Macc. Otello Bandini.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **L'ambita coppa** « Città di Bari », gara di pesca sportiva da natante a coppie, è stata vinta da Giuseppe Calabrese e Ferdinando Ximenes del D.L.F. di Bari che ha piazzata al 3° e 4° posto altre due coppie di dopolavoristi.

● **Il primo premio** di pittura con soggetto sportivo è stato vinto dal Segretario dell'Ufficilo Ragioneria Sigismondo Favia durante la gara svoltasi all'Expo-Sport Levante di quest'anno.

● **Col massimo** dei voti e la lode si è laureata in letteratura moderna la signorina Cosima, figlia dell'Op. Spec. Emanuele Binetti dell'Officina Lavori.

● **Fiori** d'arancio per l'Op. qual. Vincenzo Serafino, dell'Officina G.R. di Foggia, che ha sposato la gentile Iolanda Leotta.

● **Sono nati:** Ugo Antonio all'Assist. Domenico Zonno di Bari; Francesco Ant. nipote dell'Op. armam. Francesco Colacicco del 14° Tronco Altamira; Giuseppe, nipote del C. Treno a.r. Valentini Giuseppe; Gianluca all'Op. q. Matteo Gensano, Daniele all'Op. q. Francesco Farano, Angela all'Op. q. Guido Di Pasqua e Stefania all'Op. q. Leonardo Iacco, tutti dell'Officina G.R. di Foggia.

● **Il 1° luglio** numerosi i collocamenti a riposo dovuti allo esodo del primo scaglione dei colloghi ex combattenti: 1° Dirigente dr. Emanuele Giacò, Capo dell'Ufficio Ragioneria; Segr. Sup. 1ª classe Teodoro Schiavoni dello UPC; Segr. Sup. Pasquale Rutigliano dell'Ufficio I.E.; Appl. T. Capo Aniceto Manca del 7° Reparto Lavori Lecce; Giuseppe Monopoli C. Treno di Barletta; Operai Campanella Michele, Nardelli Domenico, Desanti Giovanni, Ricco Gaetano, Man. sp. Francesco Caponio, Segr. Sup. Raffaele Nanoia, Appl. Capo Rocco Manera, tutti della Squadra Rialzo di Bari; C. Tecn. Sovr. Silvio Di Nanno, Appl. T. Capo Giuseppe Leoce, Operai Berardino Tizzano, Savino Caracozzi, Umberto Palatella, Giuseppe D'Amore, Mario Ruggiero, Rocco Frazzano, Antonio Vitofrancesco, Antonio Pellicano, Domenico Lonigro, tutti dell'Officina G.R. di Foggia.

● **La nostra** solidarietà alle famiglie del Segr. Tecn. Giuseppe Valdarno dell'Officina G.R. per la perdita della mamma e dei Manovratori Ruggiero e Stefano Nanula per la perdita della madre.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Commiati:** Giovanni e Giuseppe D'Amico, ambedue p.i., ambedue dell'Ufficio IE (rispettivamente Capi del Rep. 21 e del Rep. 12/M), se ne sono andati a casa a braccetto, nello stesso giorno perché sono gemelli. Gemelle, quindi, anche le pergamene e le medaglie d'oro donate ai due inseparabili — è da quando sono nati che vivono accanto l'uno all'altro — durante una simpatica cerimonia conviviale, ratta di tanti amici, colleghi e superiori. L'occasione è buona per salutare cordialmente, assieme ai due fratelli, altre vecchie glorie dell'Ufficio IE che vanno a riposo: Guido Bianconi e Gino Nanni, Segretari T. Sup.; Luigi Guaraldi, C.Tecn.Sup.; Giovanni Malaguti, Segr. e Giordano Venturi, Appl. T. Capo. A tutti, vivissimi auguri.

● **Mario Nevola**, Segr.Sup. UPC per l'anagrafe ferroviaria, « dottore » per i ferrovieri che l'hanno conosciuto, è andato « agli atti » per felice definizione della sua lunga pratica ferroviaria. Colonna portante del Rep. Disciplina — incombenza che gli ha procurato profonde soddisfazioni ma anche incomprensioni e grane, non tanto dai ferrovieri sotto inchiesta quanto da taluni superiori anche elevati, non molto illuminati nella sua delicata materia — ha saputo destreggiarsi nella difficile partita senza venir meno al rispetto della dignità degli uomini soggetti ai suoi accertamenti. Dotato del fiuto e dell'umanità propri del meridionale intelligente e colto, badando bene a distinguere il dolo dalla colpa, ha saputo porgere infinite volte una mano valida a venir fuori dal difficile momento contingente, contemperando il rigore del buon giudice istruttore con quello del buon padre di famiglia. Ora che resta del tutto solo, avrà tempo per « sfrugugliare » a piene mani nelle eccellenti attrezzature radio (registrazione e audio) che negli anni si è venuto via via costruendo; amante di tutta la buona musica, spicca soprattutto nel « jazz » di cui è un raffinato conoscitore, amico personale dei più grandi esecutori mondiali. A nome di tanti amici ed estimatori — numerosissimi fra la gente rude e schietta che porta il titolo genui-

RINGRAZIAMENTO

Ho avuto « VOCI » e ho letto co' fervore
quello ch'ha scritto pe' noi Musi Neri,
belle parole, che ce fanno onore,
fatti avvenuti, tutti quanti veri.

Se dico grazie, lo sò, nun conta gnente,
è 'na parola sola e scappa via,
ner còre poi nun ce rimane gnente
e allora La ringrazio, ma in poesia.

Naturarmente, ...no pe' famme grande,
ma conoscenno poco l'italiano,
me sento tremà er pizzo a le mutande
e me scappa la penna da la mano.

Vorei sapé però, si ho indovinato,
(ma ce scommetto che ce sto vicino)
a decifrà la sigla ch'ha firmato:
dev'esse Sermarini Vittorino.

Si è Lei Dottore, me deve da scusà
perché Io, so' 'n somaro veramente,
e pe' scrive 'na lettera, se sà
ce vole 'na persona intelligente.

Però comunque vadano le cose
Lei m'avrà già capito certamente,
fra tante spine ce so' pure le rose
che rinfrancheno er còre dorcemente.

E pe' l'amici interpreto er penziero:
se come me so' stati assai contenti,
uno pe' tutti, così fà er Muso Nero,
a Lei da tutti, schietti complimenti.

'Sti Musi Neri, sempre a còre aperto,
se ritroveno tutti l'anni assieme,
e le voci de tutti è un gran concerto,
ma d'allegria, pe' rafforzà la speme.

Credo che un po' a la mejo ho rimediato,
come se proprio avessi scritto in prosa,
e m'auguro d'avecce un po' azzeccato
sinnò manno a fà fotte rima e prosa.

Alfredo COLOMBINI

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

no di ferroviere — buon ascolto, caro « vecchio », don Mario. E che la tua affezionata cagnetta ti stia a fianco a lungo.

● **Ringraziamento:** Il cav. Luigi Rossi, già Capo DPV Bol. Cle, ci ha scritto: « ...mia moglie Emma è volata al cielo all'età di 64 anni. Ai funerali, iniziati a Bologna e terminati al paesello natio, Calcara, quanti erano i miei ferrovieri, una moltitudine! E quante le loro offerte al « Villaggio del Fanciullo », in luogo dei fiori! Chiedo ospitalità per ringraziarli tutti in un unico abbraccio, rincuorato da tanta attestazione di affetto in un momento così doloroso e ad oltre sei anni dal mio collocamento a riposo ». L'hanno fatto perché sentivano di doverlo fare, né più né meno, i tuoi bravi ferrovieri. In questa triste ora anche Voci ti porge le sue condoglianze.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **La fermata** di Chirialza ha avuto la sua giornata di festa il 12 giugno. Autorità e numerosi agenti, convenuti nel piccolo e simpatico impianto, hanno assistito alle prime operazioni riguardanti l'attivazione dell'apparato centrale elettrico ad itinerari con comando a pulsanti, l'attivazione del Blocco Automatico a correnti codificate con dispositivo d'inversione nonché l'attivazione dell'esercizio a Dirigenza locale.

● **La vedova** Dessi, nell'impossibilità di ringraziare tutti i ferrovieri sardi e continentali, che hanno tributato sentimenti di cordoglio nella triste circostanza della dipartita del povero Francesco, esprime da queste colonne il proprio ringraziamento per le parole e per le opere di bene fatte in omaggio del compianto coniuge.

● **I promossi** di quest'anno: Mauro Renis alla 3ª media, i fratelli Paolo alla 4ª elementare e Franco alla 5ª, Mariella Spada alla 3ª media, i fratelli Paola e Massimo Deiana rispettivamente alla 2ª ed alla 3ª media con ottime votazioni, i fratelli Simonetta e Pier Paolo Floris alla 1ª ed alla 2ª media, Gaetano Marzilli ha conseguito la licenza elementare e la sorella Maria Antonietta è stata promossa in 3ª media, Robertino Sechi alla 3ª elementare, Loredana Mura alla 3ª elementare e i fratelli Graziano alla 4ª elementare e Raimondino ha compiuto gli studi elementari, Carla Pireddu alla 4ª elementare, Massimo Caddeo ha conseguito la licenza elementare, il fratello Maurizio e Bepi delli Carri alla 2ª media, Giannino Cocco promosso alla 3ª media con altissima votazione e Carla Perniciano al 4° scientifico. Auguroni e buone vacanze anche a tutti coloro che non abbiamo nominato.

● **I neo pensionati** sono: Clemente Cabras, Usciere Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale, Lorenzo Mura Gestore Capo di San Giovanni (Sassari), Eligio Peddizzi Guardiano del 1° Tronco Lavori, Lorettu Gavino del 7° Tronco Lav., Egidio Dessì del Deposito Locomotive di Cagliari e Mario Succa, Segretario Tecnico Super. 1ª classe dell'Ufficio Lavori. A tutti buona e lunga pensione!

● **Le buone notizie:** nella Stazione di Decimomannu sono stati festeggiati Antonio Pisano e Ignazio Sedda promossi Assistente Capo, Armandino Trudu promosso Deviatore Capo e Mario Atzori Deviatore, nonché Nicolino Sassa che diventa Applicato da Assistente di Stazione. Complimenti!
Auguri anche a Mario Floris, Applicato Capo dell'Ufficio Movimento per la nascita di Valentina.

● **Sono deceduti:** a Sassari Gerolamo Ledda, Assistente di Stazione, e Duilio Sini Ausiliario Viaggiante. Alle famiglie le nostre condoglianze.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Questo numero** apre le notizie con un simpatico gesto del Direttore Compartimentale Ing. Melis, che ha voluto esser presente alla consegna di una medaglia d'oro ricordo, ed ai festeggiamenti dell'Ufficio Lavori per il Segr. Tec. Sup. 1ª Cl. Geometra Cav. Libero Mura che ha raggiunto la fatidica data. La lunga dirigenza del Cav. Mura al Reparto Armamento è stata caratterizzata da tanta cortese bontà e da una preparazione professionale notevole. Col saluto all'amico Cav. Mura anche un fraterno abbraccio al Rag. Mario Badino della Segreteria particolare del Direttore ed ai colleghi che si accingono al meritato riposo: Macch. Benedetto Pastorino del D.L. di Savona, Ercole Caviglia C.S. di Savona; Luigi Bottino Op. Spec. di Ge.PP.; Pietro Bullani Segr. Tec. Sup. del 1° Rip. I.E. di Ventimiglia; Angelo Dardano Macch. del D.L. di Novi S.B.; Giov. Battista Tassino Macchinista del D.L. di Ge.Br.; Giov. Battista Traverso Op. Spec. D.L. Genova B.le; Italo Stevano Comm. Capo dell'Uff. Pers. Comp.; Anselmo Montarsolo A.M. del D.L. di Rivarolo; Luigi Balbi Seg. Tec. Sup. dell'Uff. Lavori; Raffaele Neni Comm. Capo Uff. Pers. Comp.; Secondo Rizzo Tec. I.E. di Savona; Carlo Leandro Ass. Capo staz. Novi S. Bovo; Giovanni Canossia Seg. Sup. Uff. I.E.; Riccardo Cassetti A.M. del D.L. di Ge. Rivarolo; Silvano Legoratti Man. Capo di Genova Marittima; Tommaso Lo Casto C. Treno del DPV di Ge. Sampierdarena; Francesco Rizzo Seg. Tec. Uff. Lavori e Franco Fermiano Macch. del D.L. di Savona.

● **Fiocco rosa** in casa del Geom. Ugo Grassano Seg. Tec. Sup. dell'Ufficio Lavori per l'arrivo della nipotina Daniela. Vivissimi auguri.

● **Ragazzi in gamba:** Ombretta Germi, figlia del Rev. Sup. 1ª Cl. Pietro, Capo Rep. And. Treni, si è laureata in lettere, 110 lode e medaglia d'argento, per la tesi « Epistolari del Carducci ». Relatore il Prof. Giovanni Ponte.

● **I lutti:** Un profondo senso di cordoglio alla Sig.ra Gerbina Du Bois dell'Ufficio Mov. cui è mancato l'affetto della madre.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Pensionamenti** a catena in tutto il Compartimento. A Palazzo Litta, nella sala mensa, sono stati cordialmente festeggiati, presenti tutti i dipendenti dell'U.P.C., il Cav. Agostino Anfossi, Seg. Sup. 1ª Cl., ed il Gestore Capo Emilio Izzillo. Il Capo dell'U.P.C., Dott. Lo Cicero, ha espresso ad entrambi, in particolare al Cav. Anfossi, figura nota per la lunga e proteiforme attività fra le scartoffie del « Personale », un caldo riconoscimento. Ai « Lavori » hanno lasciato la stecca il Capo T.co Sup. Augusto Pellegrino, dirigente il 1° Tronco di Milano C.le e l'Appl. T.co C. Luigi Facchin. Pellegrino, proveniente da famiglia ferroviaria, è uomo dalla calda umanità, estroverso, socievolissimo. Luigi Facchin salutato da un centinaio di colleghi e superiori dell'Ufficio Lavori, è rimasto colpito dalla partecipazione vivissima e del saluto rivoltogli a nome degli amici del Reparto, dal Geom. Padula. Da 32 anni in servizio, ex calciatore del Milan e del Napoli, quindi allenatore di squadre minori, Facchin è da ricordare per il suo animo generoso e per la sua disponibilità. All'Ufficio Biglietti di Milano Centrale, che aveva recentemente lasciato dopo dieci anni per dirigere il 1° Reparto C.T., il Cav. Dante Puzone ha appeso... la penna al chiodo. Lo hanno affettuosamente salutato i collaboratori diretti ed i « bigliettai ».
A Treviglio Ovest, il titolare Ulisse Banenga, Palmiro Ariotti e Francesco Micheli, movimentisti, hanno chiuso con le rotaie. Un banchetto ha coronato il saluto a colleghi ed amici, i quali hanno offerto ai festeggiati alcuni oggetti ricordo in segno di stima ed apprezzamento. Il simpatico Ariotti, solitamente geniale nelle trovate, ha consegnato al subentrante titolare, Antognellini... un paio di scarpe nuove, nell'augurio di compiere molta strada nella carriera.

● **I lutti:** Giacomo Parmigiani, già Cantoniere a Tortona, è scomparso a 87 anni. Lo ricordano il figlio Mario, Macchinista a Milano S. Rocco ed il genero Pietro Manelli Capo Gestione P.le a Ventimiglia. Giuseppe Sciuto, della stazione di Sesto S. Giovanni, ricorda il padre Macchinista Giovanni del D.L. di Milano C.le, recentemente deceduto. Ci associamo a questi amici nel cordoglio, ricordando anche i colleghi scomparsi in questi ultimi tempi: per infortunio sul lavoro Calogero Noto, di Bergamo, Ezio Serrani, del 48° Tronco Lavori di Casalmaggiore. Antonio Spinapolice, del 25° T.co Lavori di Sondrio, Andrea Piolini, di Premosello, Agostino Medaglia, di Milano C.le, Mario Scala, di Brescia, Tarcisio Fratus, di Milano C.le, Benito Greco, della Delegazione di Chiasso, Rino Mercarini, della Sq.R.zo Cremona, Luigi Serafini, dell'Ufficio Materiale e Trazione.

● **Movimenti** di funzionari. Dall'Ufficio Lavori sono stati traslocati, a Bari l'Ing. Angelo Galli, ed a Roma l'Ing. Pietro Bonaffini. Ad entrambi è stato porto un cordiale affettuoso saluto da parte del Capo dell'Ufficio, Ing. Scibilia, presenti, nell'aula della Scuola professionale, un centinaio di dipendenti.

● **Marcia nuziale** in famiglia. Per il Conduttore (in gonnella) Maria Presicci e per il Capo Gestione Eugenio Salvatore Caputo, rispettivamente in servizio al Deposito Personale Viaggiante e in stazione, a Brescia. Alla cerimonia ha partecipato una folta rappresentanza di amici e colleghi dei due Impianti guidata dal titolare del P.V.; un telegramma di auguri è pervenuto alla coppia dal Direttore Generale, Ing. Mayer. Cordialissime felicitazioni.

● **Cicogna express:** Giuseppe, in casa dell'Assistente di stazione a Como S. Giovanni Gaetano Valentini. Il neo padre vuole ringraziare tutti coloro dai quali ha ricevuto le felicitazioni.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **E' entrato** in funzione il nuovo dormitorio del Deposito Locomotive di Messina. Ad inaugurarlo è intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, presenti i Capi degli Uffici del Compartimento. Il dormitorio consta di ben 91 stanze, tutte fornite di servizi igienici propri, oltre ad altri ambienti adibiti a sale di attesa e ricreazione.

● **Lauree.** Con la votazione di 110 su 110 e la lode si è laureato in medicina e chirurgia Francesco Majani, figlio del dott. Vincenzo, Segr. Sup. presso l'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale, discutendo, relatore il Ch.mo Prof. Vincenzo Albano, una interessante tesi di ginecologia: « Sull'induzione del travaglio di parto nella gravidanza protratta ». Correlatore il Ch.mo Prof. Enzo Giambanco. Si è laureato, presso l'Università di Catania, in scienze politiche, Salvatore Laudani, figlio del Segretario Sup. Antonino, del Deposito Locomotive di Catania, discutendo la tesi: « La riproduzione culturale, analisi del sistema scolastico come apparato ideologico ». Relatore il Ch.mo Prof. Franco Cazzola. A 54 anni si è laureato in medicina e chirurgia presso l'Università di Palermo il Segr. rag. Giuseppe Arcoleo, dell'Ufficio Ragion. Compartimentale, discutendo la tesi « Colostasi intraepatica della gravidanza ». Relatore il Prof. Francesco Carollo, correlatore Prof. Giuffrè. La Sig.na Giuseppina Ciotta, figlia del C. Sup. Michele, della stazione di Canicattì, ha conseguito con lusinghiera votazione la laurea in lettere moderne, discutendo una importante tesi sull'uso della allitterazione nella favola di « Amore e Psiche » di Apuleio. Relatore il Ch.mo Prof. Augello, del Magistero di Palermo. A tutti i neo-dottori formuliamo fervidi auguri di un brillante avvenire.

● **I nostri lutti:** E' improvvisamente deceduto, mentre si trovava in missione a Messina, il Rev. Sup. di 1ª classe dott. Antonino Tuscano, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico. E' deceduta la mamma del C.T. Sovr. dott. Vincenzo Catanese, Capo Reparto Trazione di Palermo.
E' recentemente deceduto il papà del Segretario Rosalba Moscato, dell'Ufficio Personale Compartimentale. Esprimiamo i nostri sensi di cordoglio ai colleghi ed ai familiari.

Giovani turisti in attesa del treno.

● **Binario dieci.** Molte promozioni fra i figli dei nostri colleghi. Consentitemi d'iniziare propro con mio figlio Agostino, il quale, appena seienne, ha conseguito da esterno la promozione alla seconda classe elementare, riportando dieci in tutte le materie. Complimenti anche per Rosa Maria Teresa, figlia del Macchin. Mario, del D.L. di Palermo, per aver conseguito la licenza media con « ottimo »; per Vincenzo Arcoleo, figlio del dott. Giuseppe, dell'Ufficio Ragioneria, per aver conseguito la licenza media con « ottimo »; per Gianfranca Magno, figlia del Macch. Giuseppe, del D.L. di Messina, per aver conseguito la licenza media con la votazione di « ottimo ». Per Mauro Azzaretto, figlio del Segr. Carmelo, dell'Ufficio Personale Compartimentale di Palermo, per aver conseguito con la media del nove la promozione alla quarta classe elementare.

● **Fiori d'arancio** per il collega Matteo Barba, dell'Ufficio Personale Compartimentale, che, il 21 giugno ha contratto matrimonio con la gentile Sig.na Rina La Greca; per l'Op. Qual. Pietro Alaino, della zona I.E. di S. Agata Militello, che ha sposato la gentile Sig.na Marina Modica; per la Sig.na Giovanna Cormaci, figlia del C.T. Sup. Vincenzo, del Deposito Locomotive di Palermo, che ha sposato il sig. Salvatore Catanese. Ai novelli sposi i nostri più fervidi auguri di ogni prosperità e benessere.

● **Cicogna express** per Michele Dal Monte, figlio dei Capi Stazione Enza ed Angelo. Auguri.

● **Commiati:** Hanno lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età, i colleghi Pietro Sardina, della stazione di Bagheria, e Rocco Enia, dell'Ufficio Lavori Compartimentale. I due colleghi, per nostro tramite, rivolgono un cordiale saluto a tutti i colleghi che, nei loro lunghi anni di servizio, hanno avuto occasione di conoscere. Da parte nostra, formuliamo auguri di lunga e serena quiescenza.

ROMA Servizi

● **Commiati:** Un cordiale saluto ed i più fervidi auguri ai colleghi posti in quiescenza: Segr. Mario Tanzilli, Segr. Sup. Monti Giovanni, Segr. Sup. 1ª Cl. Bruno Cerasoli, Man. Felice Oriani, Segret. Duilio Giordano, Segr. Sup. Carlo Navazza, tutti del Servizio Approvvigionamenti; Segr. Sup. 1ª Cl. Ignazio Romano del Servizio Movimento .Un saluto particolare ad Alfonso Lancia, Commesso Capo, per tanti anni addetto all'Ufficio Relazioni Aziendali; Lancia è stato il nostro collaboratore più attivo ed apprezzato, sempre a disposizione, calmo, sorridente e instancabile soprattutto. Gli auguriamo di tutto cuore una lunga e serena quiescenza.

● **Le nascite:** Gianluca è venuto a rallegrare la casa di Giorgio Trotta della Tipolitografia; Angela per Elia Cherubini, Valeria per Pia Valentini, Paola per Maria Pia Piscopo e Ingrid per Sonia Fuchs, tutti del Servizio Approvvigionamenti. Auguri e congratulazioni.

● **Marcia nuziale** per il Segr. Arch. Elio Bellucci Sessa e la Sig.na Silvia Turchi; per Rita e Mauro Scacchi, Segr. del Servizio Commerciale.

● **Nozze d'oro:** le hanno celebrate, circondati da un folto stuolo di parenti ed amici Guglielmo Schiazza Macch. di 1ª Cl. a.r. e la Signora Irma. I più cordiali auguri di Voci si uniscono a quelli dei tanti amici.

● **Laurea:** Grazia Valenzano, Segr. presso il Servizio Approvvigionamenti si è laureata in economia e commercio presso l'Università di Roma. Congratulazioni ed auguri.

● **I ferrovieri** ex combattenti italiani hanno partecipato al 42° Congresso indetto dai colleghi francesi. Alla manifestazione,

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

alla quale erano presenti delegazioni tedesche, inglesi ed jugoslave, è stata riaffermata la necessità di organizzare rapporti sempre più amichevoli ed intensi con tutti i Paesi europei.

● **Lutti:** Le nostre condoglianze alla Sig.ra Wanda, moglie del Seg. Sup. di 1ª Cl. Giuseppe Conti del Servizio Lavori scomparso di recente.

● **Precisazione:** Il sig. Michele Pisani recentemente insignito della Stella al Merito del Lavoro è rivestito della qualifica di Segr. Superiore Tec. di 1ª cl. a.r. e non Manovale Specializzato come da noi scritto.

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **Cicogna express:** A Settebagni la casa dell'Ass. di Stazione Antonio Sorrentino è stata allietata dalla nascita del primogenito Andrea. Fiocco rosa nella casa del Man.le Remo D'Angeli per la nascita di Claudia. Linda e Carla Pellegrini figlie dell'Ass. di Stazione Aldo danno il benvenuto alla sorellina Alessia; auguri alla mamma Signora Verdiana ed al nonno cav. Gino Venturini. La felicità che era già di casa nella famiglia del Man.le Antonio Spaziani di Roma Termini, ha voluto renderla ancora più felice con una bella bimba di nome Paola. Rita una rosea e rotonda bimbetta ha allietato la casa del Cond. Leo Mafrica del Dep. P.V. di Sapri; auguri alla neonata, ai genitori ed allo zio Pietro, 1° Dev. a Roma Termini. La cicogna ha regalato un bel fratellino di nome Dante alla piccola Giacinta figlia dell'Ass. di Staz. Ludovica Topino in servizio presso la Stazione di Orte e del Sig. Antonio Gigliozzi. Felicitazioni ai genitori e auguri ai neonati.

● **Nozze:** Si sono felicemente uniti in matrimonio, nella Chiesa di S. Bonaventura in Roma l'amico Ass. Capo f.f. di C.S. Livio Marzocchini e la gentile signorina Laura Paoletti. Daniela Petri, figlia del Rag. Alfio della BNC Gestore a Cesano, si è sposata con Beppino Maraga. Auguri cordiali da Voci e dagli amici.

● **Commiato:** A salutare il Cavaliere C.Gest. Sovrint. Gino Venturini, da sempre Dirigente della Segreteria di Roma Termini, che è stato collocato in quiescenza per limiti di età, si sono dati appuntamento colleghi, amici e funzionari degli Uffici Superiori che in tanti anni gli sono stati vicino nel lavoro. Il Comm. Foti Capo Reparto d'Impianto, nel ringraziarlo per la proficua ed assidua opera prestata, ha formulato al Cav. Venturini a nome suo personale e dell'Azienda gli auguri per un futuro sereno ed ancora ricco di soddisfazioni.

● **Promozioni:** Hanno conseguito la promozione ad ausiliario di Stazione gli amici: Fernando Mariani, Bruno Nanni, Elio Nazio e Alberto Rotondi. A Dev. sono stati invece promossi: Valentino Caporalini e Sestilio Marzella; a Manovr., infine: Otello Pancotti, Elio Sammauro, Giuseppe Faziani, ed Enzo Vannacci.
A tutti felicitazioni vivissime e auguri.

● **Una stretta di mano** ed un augurio di buon lavoro a: Elio Virdis, Giuseppe Pierro, Alessandro Fantini, Reno Sampietro, Giuseppe Iannone, Rossano Pace, Sergio Iocchi Gratta, Alfonso Febbi e Arturo Di Maio che sono entrati a far parte della nostra Azienda.

● **Nel corso** delle manifestazioni celebrative del 50° anniversario della Ferrovia Roma-Lido di Ostia, a Porta S. Paolo, il Presidente della Stefer dr. Carlo Alberto Ciocci ha consegnato una medaglia ricordo ad oltre 100 agenti che oggi sono in pensione e a Ulisse Belli ex agente della Stefer che ha compiuto da poco i 100 anni.

● **Solidarietà:** Il personale degli Scali di Roma ha partecipato con slancio alla raccolta di fondi per le figlie di due nostri colleghi: Serafina Cuda, di 14 anni di Mandatoriccio, un paesino della provincia di Cosenza e per Anna Maria Blanc di Bardonecchia, di 8 anni. La piccola Serafina, affetta da insufficienza renale cronica dovrà sottoporsi ad un costoso trapianto di un rene in Belgio, mentre Anna Maria dovrà recarsi in USA per un delicato intervento chirurgico al cuore.

● **I lutti:** Igino Navarra, C.G.P. a.r. è deceduto nei giorni scorsi ed i colleghi e amici ci pregano di porgere le più sentite condoglianze alla fedele Silvia ed ai congiunti tutti.

● **Laurea:** Evandro Zanchi, figlio del C.T. Sovr. della Zona I.E. di Orvieto, Exio, si è laureato in Ingegneria Meccanica presso l'Università di Pisa discutendo la interessante tesi sulla «Ricerca tecnico-sperimentale sul comportamento a fatica ad alta temperatura di elementi in acciaio inossidabile». Congratulazioni ed auguri.

Le N.T. Agata e Pace, le «gemelle dello Stretto», in navigazione.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

REGGIO CAL

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Primopiano:** Grande successo ha ottenuto una mostra del collega Tony Assuma, Segr. presso l'Ufficio Commerciale, pittore autodidatta che ha esposto le sue opere al «Rendez-vous des artistes». La personale è rimasta aperta dal 14 al 29 giugno ed ha registrato un notevole afflusso di pubblico. Auguri.

● **Cicogna express:** La cicogna ha fatto visita nella casa del collega Basilio Libri. C.G. distaccato presso l'UPC. La moglie Fiorella Megalizzi ha dato alla luce la terzogenita, Rossella, che così farà compagnia ad Antonio ed Anna i quali hanno festeggiato l'arrivo della sorellina.
La figlia del CPV Superiore, Pietro Cavalieri, Anna Emilia sposata con il CS dottor Antonio Baccillieri ha dato alla luce un bimba, Mariastella, che è stata già battezzata nella Chiesa del S.S. Salvatore. Madrina: la signora Giselda Caridi.
E' nata Filomena, figlia dell'Op. I.E. della S.S.E. di Palmi, Roberto Pirrello, e di Anna Cortese. La grande gioia anche per il nonno paterno, Antonino Pirrello, applicato presso l'Ufficio IE. Gli auguri di «Voci» a tutta la famiglia.

● **Onorificenza:** Il Segr. Sup.re di 1ª Cl. a.r., Martino Cariati, è stato insignito dell'Onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica; il riconoscimento premia un solerte funzionario per oltre 40 anni di attività. Ci congratuliamo vivamente con l'amico Cariati.

● **Nozze:** Mons. Gregorio Alampi nella Chiesa di S. Maria di Loreto di Reggio ha benedetto le nozze di Giacomo Chiavazza con la signorina Antonietta Spanti, figliola dell'Applicato capo in pensione Cosimo. Agli sposi ed all'amico Cosimo Spanti i nostri auguri.

● **Lutto:** Le nostre sentite condoglianze al CS Sup. Vitaliano Esposito di Agropoli per la morte del caro papà, ferroviere in pensione.

● **Elezioni:** Vive congratulazioni di «Voci» all'amico Tonino Diano, CS Sup. Tit. di Torchiara, per l'avvenuta elezione, con largo suffragio, a consigliere comunale.
Il collega Pepé Neri, Assistente capo a Reggio Centrale, è stato eletto consigliere comunale a Bova Marina. Auguri e buon lavoro.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **Nella saletta** C.I.F.I. in stazione di Torino PN, l'11 giugno l'ing. Antonio Liverani, Capo Ufficio Segnalamento del Servizio centrale IE, ha tenuto una conferenza su: « Il blocco automatico a correnti codificate per il distanziamento dei treni e il segnalamento continuo in locomotiva ». Numerosi i funzionari intervenuti, fra i quali tutti i Capi degli Uffici Compartimentali e lo stesso Direttore.

● **In quel di Montiglio**, amena località delle colline astigiane, ha avuto luogo l'ormai tradizionale festa sociale della Cooperativa Fattorini di Torino. Tutta la Dirigenza del Compartimento era presente assieme al Presidente della Cooperativa, Cav. Sacco, la cui ospitalità è stata, come al solito, quanto mai signorile ed affettuosa.

● **Marcia nuziale:** per l'A.M. Sigfrido Cerulli, del DL di Cuneo, e la gentile Signorina Eliana Cerutti. Augurissimi.

● **Cicogna express:** Cristiana al Macchinista Giuseppe Marro ed Andrea all'A.M. Flavio Marengo, ambedue del DL di Cuneo. Per la seconda volta è diventato nonno il Segr. Sup. Francesco Galavotti, del 17° Rep. Ragioneria; il merito è del nipotino Alessandro. A tutti le più vive felicitazioni.

● **Per infortunio** mortale sul lavoro, a soli trentadue anni di età, è deceduto il Manovratore Ezio Morana, di Torino Smistamento. Improvvisamente è mancato l'Ispettore Capo a riposo Dr. Estero Autelli, già in servizio presso l'Ufficio Commerciale e Traffico e da numerosi anni Redattore Capo del periodico del DLF di Torino. Alle famiglie dei due Colleghi i sensi del nostro più vivo cordoglio.
Sentite condoglianze porgiamo al Cav. Giacinto Masetto, Capo del DPV di Chivasso, per la recente scomparsa di suo padre.

● **Il Manovratore** Capo Ugo Re, della stazione di Torino Smistamento, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica; vivissime felicitazioni.

● **Marcia nuziale** per tre agenti del DL di Cuneo: l'A.M. Michele Allegretti in Cava dei Tirreni con la Sig.na Maria Pisapia; l'Op. Qual. Bruno Sciolla in Mollare di Ceva con la Sig.na Paola Corticelli; il Manovale Carlo Moretto in Camerana con la Sig.na Giovanna Barberis.
Nella chiesa Maria Santissima delle Grazie di San Severo di Foggia, invece, si sono uniti in matrimonio il Gestore Antonio Testa, della stazione di Sizzano, e la gentile Sig.na Maria Di Felice. A tutti i più fervidi auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express:** Daniele, secondogenito del Segretario Paolo Cimino, del 21° Reparto Ragioneria; Patrizio al Manovale Spec. Pietro Dalmasso, del DL di Cuneo; Daniele all'A.M. Claudio Sclavo, dello stesso Impianto. Auguri ai piccoli e felicitazioni ai genitori.

● **In un incidente** stradale, avvenuto all'imbocco dell'autostrada per Aosta, è deceduto l'Ass. St. Giuseppe Giacobbe, movimentista presso la staz. di Villanova d'Asti. Il collega, segretario della sezione di Asti del S.A.U.F.I., lascia la moglie ed un figlio in tenera età. Era assai conosciuto sia negli ambienti sindacali, quanto in quelli calcistici, ove nei ritagli di tempo libero dal servizio svolgeva attività di arbitro federale ed anche di giocatore nella squadra della locale stazione.

A soli cinquantun anni di età è scomparso il Capo Tecnico Superiore Giuseppe Giaccone, della Squadra Rialzo di Torino Smistamento.

Alle famiglie dei due Colleghi i sensi del nostro più profondo cordoglio.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Commiati:** Il 1° Dirigente Luigi Silveri, Capo della Sezione 1ª del locale Ufficio Movimento, è stato trasferito per esigenze di servizio alle dipendenze del Servizio Movimento dove è stato destinato a reggere la Divisione 1ª dell'Ufficio 1°. Al caro amico auguriamo « buon lavoro » nella nuova sede.

● **Le file** degli Uffici compartimentali sono state ingrossate, in questi giorni, dall'assunzione di nuovi agenti, vincitori di concorso. Sono giunti, infatti, all'Ufficio Impianti Elettrici il Segretario Tecnico Marino Chersi e gli Applicati Eleonora Catanzaro, Enzo Baldassi e Paolo Petrigich; all'Ufficio Ragioneria l'Applicato Viviana Goriup nata Doman; all'Ufficio Personale Compartimentale, gli applicati Gianfranca Valenti e Mara Dal Mas e all'Ufficio Lavori e Costruzioni gli applicati Laura Goich in Micalizzi e Giovanni Bisiach.
Non resta che augurare a tutti un « Benvenuti tra noi e buon lavoro ».

● **Marcia nuziale:** Il Segret. Tecn. del locale Ufficio Movimento Giuseppe Crispino si è unito in matrimonio, nella Chiesa Parrocchiale di Fratta Maggiore (Napoli), con la gentile signorina Maria Teresa Giordano. Fiori d'arancio per l'Appl. del locale Uff. Personale Com.le Mirella Siciliano e per il sig. Silvio Russo, che hanno coronato il loro sogno d'amore nella Chiesa di « S. Luigi Gonzaga ». Marcia nuziale per l'Ass. di Staz. Loredana Catalan, dell'Impianto di Trieste C.le, unitasi in matrimonio con il sig. Gianfranco Rizzo.
A tutti gli sposi le felicitazioni degli amici e gli auguri di una vita lunga e serena.

● **Fiocco rosa** sulla porta di casa dell'Ass. Capo di Staz. Lidia Callegari in Dalla Riva, della Stazione di Trieste C.le ma distaccata presso l'Uff. Pers. Comp.le, per la nascita di Olga. Anche in casa dell'Op. Qualif. Adriano Graziani, della Zona IE di Udine, è stata allietata dalla nascita di un grazioso marmocchio, al quale è stato imposto il nome di Tomas, e che ha fatto felice anche il nonno Gino Granzini, Ass. Capo presso la stazione di Cormons.
Auguri vivissimi ai neonati ed ai genitori.

● **I lutti:** A causa di un male inguaribile è deceduto, all'età di soli 48 anni, il Tecnico IE della Zona di Latisana Renato Ursella. Lascia la moglie e tre figli in tenera età ai quali vanno le condoglianze sincere degli amici e di tutti i colleghi.
E' mancata la signora Elvira Luca in Rossetto, madre affettuosa dei Capi Stazione Claudio, Michele e Norino Rossetto, il primo Capo Staz. Titolare di S. Giorgio di Nogaro, il secondo Dirigente Movimento presso l'Impianto di Cervignano del Friuli e l'ultimo, Dirigente Movimento presso la Staz. di Palazzolo dello Stella.
Ai cari colleghi così duramente colpiti in uno degli affetti più cari, giungano le nostre condoglianze.

● **Hanno lasciato** il servizio: il Commesso Capo Adalgiso Biagi, del locale Ufficio Personale Comp.le; l'Applicato Tecn. Capo Trento Bisso, dell'Ufficio Impianti Elettrici, il Segret. Tecn. Sup.re Vittorio Scortecci del locale Ufficio Lavori, l'Infermiere Capo Mario Maroncelli dell'Ufficio Sanitario Comp.le, che ha prestato, per tanti anni, la sua competente opera presso il Reparto medico della staz. di Trieste C.le. Giungano ai cari colleghi, da parte degli amici e dei superiori, gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Le Ferrovie** ancora una volta non sono mancate all'appuntamento annuale della Fiera Internazionale di Padova. Oltre ad un carro interfrigo, una « talpa » per lavori in galleria e molti pannelli illustranti i lavori della direttissima Roma-Firenze, è stata presentata la nuova carrozza F.S. Self-service.
In rappresentanza del Governo è intervenuto il Ministro Pedini, che, dopo la prolusione ufficiale, ha dichiarato aperta la Fiera, e non ha tralasciato una visita al padiglione F.S., ove si è incontrato col Direttore Compartimentale ing. Bruno Pradella.

● **Cicogna Express:** Un benvenuto ad Enrico, terzogenito di Luciano Vavasori, Appl. C. dell'Ufficio Movimento Compartimentale. Rallegramenti a Monica del Man. Mario Bison, ed a Nicola del Man. Danilo Zanatta, entrambi della Stazione di Mogliano V. Felicitazioni a Massimiliano, primogenito di Ennio Molin, a Stefano, primogenito di Gian Luigi Bridda, ed a Gabriele di Maria Luisa Sciuto, Applicati dell'Ufficio Personale Comp.le.

● **Laurea:** Ci congratuliamo vivamente col neo dottore in medicina e chirurgia, il giovane Adriano Campioni, figlio dell'App. Capo Pietro dell'Ufficio IE, che con il massimo dei voti e la lode si è laureato presso l'Università di Padova.

● **Sono stati** di recente collocati a riposo per limiti di età e di servizio: l'Ispettore Capo r.e. Rizzo prof. dr. Sergio dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, Aldo De March Aus. di stazione di Venezia S.L., Antonio Pengo C.T. Sovr. Titolare della Sq.R. di Venezia, Alberto Minto C.T. Sup. linea dirigente del tronco 2° lavori di Venezia, gli Operai specializ. Varlo Pasqualetto e Mario Baldan di Mestre, Renzo Zanatta Ass. di stazione di Treviso, Luigi Sbrogiò Verificatore della Sq.R. Mestre, Gino Spolaor Capo Tecn. Linea di Feltre e Giuseppe Sartorato Csq. Manovali di Mestre. A tutti i più fervidi auguri di serena e lunga quiescenza.

● **Lutti:** Sono di recente scomparsi: Luigi Zago Ass. Viagg. Ugo Nalesso Op. spec. arm. e Rino Daminato A. Macch. T.M. Alle famiglie le più sentite condoglianze.

FILATELIA

PER I COLLEZIONISTI DI F.D.C.

Il Comitato di coordinamento dei Circoli Filatelici del D.L.F. ha approntato una busta sulla quale è riprodotto un simbolo ferroviario « LA LOCOMOTIVA ARIOSTO » con la dicitura « FIL-FER », valida sia per la timbratura di francobolli nella data di emissione, come per la timbratura in occasione di avvenimenti filatelici a carattere ferroviario.
I Circoli Filatelici che lo desiderano possono richiedere al Dr. Tucci, del Circolo Filatelico del Dopolavoro di Firenze, Presidente del « FIL-FER », un esemplare della busta, come campione.

ITALIA

● Il giorno 9 giugno sono stati emessi tre francobolli, del valore di L. 150 ciascuno a soggetto unico turistico dedicati a:
CEFALU': centro della costa sicula;
MONTECATINI TERME: stazione termale in Toscana;
ISOLA BELLA: isoletta del Lago Maggiore.
TIRATURA: otto milioni di esemplari.

● Il giorno 18 giugno sono stati emessi due francobolli di posta ordinaria « ARTE ITALIANA » del valore di L. 90 ciascuno, dedicati a:
GUIDO RENI, riproducente un particolare dell'« AURORA » affresco che l'artista eseguì per la decorazione del Casino Rospigliosi di Palazzo Pallavicino in Roma.
ARMANDO SPADINI, riproducente l'« AUTORITRATTO CON LA MOGLIE » dipinto ad olio (Roma - Galleria Nazionale Arte Moderna).
TIRATURA: otto milioni di esemplari.

● Il giorno 27 giugno è stato emesso un francobollo da L. 100 commemorativo di GIOVANNI PIERLUIGI DA PALESTRINA nel 45° anniversario della nascita. La vignetta riproduce un particolare tratto dal frontespizio della prima edizione del « Primo Libro delle Messe », che raffigura il compositore inginocchiato, nell'atto d fare omaggio dello spartito a Papa Giulio III.
TIRATURA: quindici milioni di esemplari.

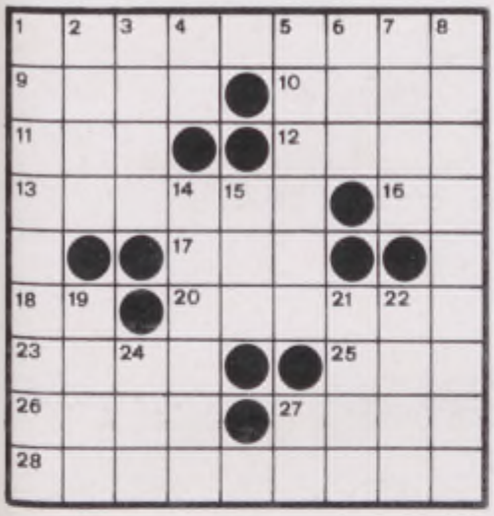
● Il giorno 30 giugno è stato emesso un francobollo celebrativo dedicato agli emigranti italiani nel mondo.
Il francobollo del valore di L. 70 raffigura, con una immagine di gusto popolare, l'imbarco di alcuni emigranti sulla nave che li porterà in terre lontane.
TIRATURA: quindici milioni di esemplari.

SAN MARINO

Una meravigliosa serie composta di cinque valori è stata emessa il giorno 10 luglio per celebrare l'« ANNO GIUBILARE ».
I cinque francobolli riproducono altrettanti particolari degli affreschi giotteschi esistenti a Padova, nella Cappella degli Scrovegni.
La scelta è caduta sulla pittura di Giotto, oltre che per l'aura mistica di cui la sua opera è pervasa, anche per ricordare che il pittore, presente a Roma nel 1300, egli stesso, come riferisce il Villani, in qualità di pellegrino, fu probabilmente il primo a rappresentare in un affresco che decorava la Loggia delle Benedizioni dell'antico Patriarcato e che, in frammento, oggi possiamo ammirare in San Giovanni in Laterano, la solenne proclamazione del primo Giubileo da parte di Papa Bonifacio VIII.
TIRATURA: n. 850.000 serie complete.

Sebastiano DI MAURO

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) La vecchia sottana della nonna; 9) Abbrivo; 10) Gruppo di isole nella baia di Galway; 11) L'Ente con la TV; 12) Di fronte a Buda; 13) Assi delle ruote; 16) Due in cento; 17) Un cardinale; 18) Bari su targa; 20) Prefisso che vale falso; 23) L'avverbio del rassegnato; 25) Registrare in principio; 26 Un pari d'Inghilterra; 27) Misure di capacità per solidi; 28) Precedente in ordine di tempo.

Verticali: 1) Un gioco da biliardo; 2) Le coste frastagliate della Galizia; 3) Il fiore... musicato da Mascagni; 4) Nord-Est; 5) Lastra di marmo con epigrafe; 6) Andare... col poeta; 7) Fa parte del viso; 8) Florilegi; 14) Serpe velenosa; 15) Le prime del Lussemburgo; 19) Re di Giuda, figlio di Manasse; 21) Scontro; 22) E' caro per gli inglesi; 24) Un breve articolo; 27) Afferma e suona.

S. CHIESA

Incastro (4/4 = 3,5)

FINE DI UN IMBROGLIONE

Ha vissuto di scene ed è notorio
che la sua vita sempre oscura fu,
ed or ch'è malandato e quasi a pezzi
persino i merli non abboccan più.

TIBURTO

Anagramma (2,7 = 9)

ARTERIOSCLEROSI?

In fede mia, agli estremi è ormai arrivata
e d'ogni cosa se ne fa una croce;
se poi — faccia di bronzo — alza la voce,
non bisogna scordarlo, è una picchiata.

ZOROASTRO

Lucchetto (xxx00 xxxx00 = xxxxxxx)

MIA MOGLIE E GL'INCIDENTI D'AUTO

Nei peggiori frangenti s'è trovata
anteriormente e appar già consumata:
« Precedenza di fatto » ognor dichiara
ed il conto in anticipo prepara.

TRAIANO

Indovinelli

BAGAGLIO INGOMBRANTE

Ammazzalo!
Quant'è lungo...
per farlo passare
ho dovuto
veramente
darmi da fare.

SER BERTO

TEMPI DELLA BELLA OTERO

Solea esibirsi nella capitale
in abito « lamé ». Spiccava ognora
la sua lucente vesta
dall'ampio scollo, e la rendea fatale.
Pensate: il palco allora
costava a malapena un franco a testa!

MARIN FALIERO

COME ACCOLGO MIA SUOCERA

Quando su per la scala quella sale
i brividi mi vengon per lo più
ed allora per non sentirmi male
la curo e cerco di buttarla giù.

FAN

QUANDO LE MIE FIGLIE RUBANO LA CIOCCOLATA

Giran per casa senza far rumore
ed agguantano spesso qualche dolce;
perciò se voglio andare a letto, credi,
io le debbo cacciar fuori dai piedi.

FAN

MEGLIO VENDERE PER CONTANTI

Io sono dispostissimo
anche a farvi credenza immantinente,
sempreché non mi capiti
di fare il comodino a certa gente.

IL VALLETTO

UN MAESTRO CHE S'IMPONE

Conosco un'insegnante ma, intendiamoci,
parlo d'un insegnante in carne ed ossa,
che non vuol chiasso, se no s'alza rapido
e tutti fa tacer con una mossa.

IL VALLETTO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) Crinolina; 9) Aire; 10) Aran; 11) RAI; 12) Pest; 13) Assali; 16) OO; 17) Sud; 18) BA; 20) Pseudo; 23) Omai; 25) Reg; 26) Lord; 27) Stai; 28) Anteriore.
Verticali: 1) Carambola; 2) Rias; 3) Iris; 4) NE; 5) Lapide; 6) Ire; 7) Naso; 8) Antologie; 14) Aspide; 15) Lus; 19) Amon; 21) Urto; 22) Dear; 24) Art; 27) Si.

INCASTRO: Amo rOTTO.

ANAGRAMMA: La bigotta = battaglio.

LUCCHETTO: PrORA logORA = prologo.

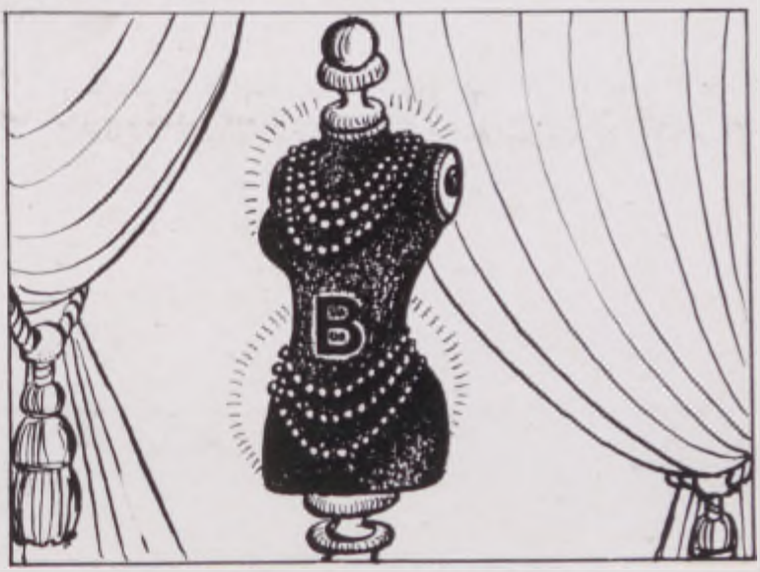
INDOVINELLI: Il tempo; la ghigliottina; la febbre; le pantofole; il falegname; il dito indice.

REBUS: B ricco nero busto = briccone robusto.

REBUS: Fa R colpo sull'agente = far colpo sulla gente.

REBUS (frase: 2.1.5.4.6. = 3.5.5.5.) di Vago

REBUS (frase: 1.5.4.5. = 8.7.) di Vago



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì,

per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - AGOSTO-SETTEMBRE 1975 - N. 8/9

ANNO XVIII - N. 8-9 - AG.-SETT. 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.

Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 Int. 33210-2749

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Carlo V. Cattaneo, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

In copertina: Addio alla vacanza in Italia.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

NON FERMAVA A CASERTA

Egregio Direttore,

faccio parte di un gruppo di ferrovieri che abitano a Caserta e fanno servizio a Napoli Centrale. A nome di tutti, io, Stefano Narducci, prego « Voci » di voler intervenire onde evitare un disagio a noi pendolari che da Caserta ci portiamo a Napoli per prendere servizio alle ore 7. Nei giorni festivi, molti treni locali di Caserta vengono soppressi, mentre per il treno 38568 dal fascicolo orario 127 è prevista una sosta di due minuti nella stazione di Caserta, ma non per servizio viaggiatori.

Si chiede perciò che nei giorni festivi il treno 38568 si fermi a Caserta per servizio viaggiatori, evitando così un grande disagio a noi che obbligatoriamente dobbiamo far servizio in questi giorni.

Stefano Narducci

● *Ecco la risposta dell'Ing. Picciocchi, Direttore del Servizio Movimento, che ringraziamo di cuore insieme ai colleghi di Caserta:*

Il treno Espresso in questione disimpegna una celere comunicazione da Taranto a Napoli, originariamente istradata per la via di Metaponto-Potenza-Battipaglia, che però a seguito della nota interruzione del servizio tra Potenza e Metaponto per la frana verificatasi tempo addietro tra Grassano e Campomaggiore è stata deviata per la via di Bari-Foggia.

Essendo in corso di ultimazione i lavori relativi al ripristino del servizio ferroviario nella tratta predetta, con l'inizio del prossimo orario invernale la situazione delle comunicazioni interessate ritornerà alla normalità e quindi il treno di cui trattasi è destinato ad essere soppresso.

Tuttavia per venire incontro al desiderio dei richiedenti, anche se il beneficio sarà limitato alla durata dell'orario estivo in corso, è stato disposto che il treno in questione nei giorni festivi fino al 21 settembre 1975 espleti a Caserta anche servizio viaggiatori.

CHI ERA E DOVE?

Cara « Voci della Rotaia »,

sono un ex C.S. Principale della Società S.F.S.M. di Napoli nonché figlio di Agente e padre di tre Agenti in servizio, sono un ex Ferroviere del Genio e da anni Vs/ abbonato.

La mia grande passione è la Ferrovia ed ora che sono in quiescenza viaggio spessissimo.

Qualche tempo fa scorsi sotto la pensilina di una stazione del Nord un piccolo monumento dedicato ad un ferroviere a mezzo busto e in divisa.

Il mio treno sostava nel terzo binario e la mia vettura si trovava verso la coda, quindi non potei vedere bene a chi era dedicato il monumento; quando il treno ripartì mi sembrò intravedere sul cippo la data del 1913.

Quindi non è un caduto in guerra.

Allora avrà certamente compiuto un atto di eroismo.

Chi è, dunque? Cosa ha fatto?

Vogliamo, a distanza di anni, ricordarlo a tutti con affetto su queste colonne?

Mario Clemente di San Luca
Pomigliano d'Arco

● *La notizia è un po' vaga, ma l'intento è indubbiamento lodevole. Così pubblichiamo la Sua lettera invitando i lettori che abbiano eventualmente notizie in merito a scrivere alla Redazione inviando possibilmente anche una fotografia del monumento.*

INDUMENTI DI LAVORO

Cara Voci,

sono un Op. Sp. Armamento del Tronco 8° Arezzo.

Ho letto nel fascicolo n. 4 la lettera da Voi pubblicata del Macchinista di Palermo Francesco Leone il quale si lagna con ragione della uniforme « mutilata », mancante cioè del cappotto, a differenza del servizio viaggiante e di stazione.

Ma almeno al personale di macchina manca solo il cappotto!

La commissione che sta esaminando la questione che dice del personale dei Lavori?...

Ivo Piangoloni
Arezzo

Cara Voci,

l'attuale assegnazione delle nuove divise prevede per la divisa invernale e per quella estiva la stessa durata (tre anni).

A parere del sottoscritto però la durata doveva essere differenziata in quanto la divisa invernale si porta per circa otto mesi da ottobre a maggio) mentre quella estiva per circa quattro mesi (da giugno a settembre). Questa durata pesa soprattutto sulle giacche invernali che arrivano al 3° anno lucide e deformate. Il sottoscritto propone pertanto che anche le giacche invernali siano fornite in numero di due come viene fatto per i calzoni (almeno per i Compartimenti del nord) oppure che si consideri la possibilità di prevedere durate diverse per le due divise.

Oscar Iannucci
C.S. Sovr. Tit. di Bassano del Grappa

Cara Voci,

sono un Capo Tecnico Superiore degli Impianti Elettrici di Udine. Vorrei chiedere come mai in tutti gli altri Servizi, anche i Capi Deposito che stanno in ufficio, hanno in dotazione la divisa e noi che abbiamo sempre contatti con Ditte, con l'ENEL e Dirigenti Tecnici Comunali siamo esclusi da questo beneficio? Molte volte eseguendo la revisione periodica delle linee T.E. veniamo fermati dal personale delle Stazioni o della POLFER, che, trovandoci in borghese, ci chiedono i documenti; questo è un po' seccante e non si verificherebbe se avessimo la divisa.

Giuseppe Fioretti
Udine

● *Il Servizio Personale, al quale abbiamo trasmesso per competenza le tre lettere, ci ha fatto sapere che saranno tenute in evidenza in vista della revisione del Regolamento per il vestiario uniforme.*

QUALI CONCORSI?

Egregio Direttore,

Le scrivo nella speranza che finalmente possa avere una risposta definitiva stanco di aspettare ancora; faccio parte, o almeno credo, delle famose code del riassetto. Le elenco sinteticamente la mia carriera ferroviaria: assunto quale Coadiutore di Assuntoria di Stazione nel febbraio del 1949, successivamente partecipai agli esami Compartimentali e fui assunto nelle F.S. quale Assuntore Titolare di Stazione nel febbraio del 1955. Nel 1961 partecipai al Concorso esterno per Assistente di Stazione da 1400 posti dei quali il 5% riservato agli Assuntori. Vincitore di detto concorso, transitai nei ruoli FS il 21 settembre 1962.

All'epoca del riassetto avvenuto nel luglio 1970, non mi furono calcolati agli effetti degli scatti di stipendio gli anni fatti nella posizione di Assuntore.

A suo tempo feci domanda e a tutt'oggi non ho avuto alcuna risposta dagli uffici superiori.

Raffaele Vittorio
Torre del Greco - Napoli

● *L'art. 8 della legge 12 febbraio 1974, n. 27, che ha sostituito l'articolo 16 del D.P.R. 28 dicembre 1970, n. 1079, stabilisce al penultimo comma, che « Agli assistenti di stazione vincitori del concorso di cui al decreto ministeriale 30 luglio 1963, n. 416, ai manovali vincitori dei concorsi di cui ai decreti ministeriali 30 luglio 1963, n. 417, 25 agosto '67, n. 14292, 28 novembre 1967, n. 18912, ed ai cantonieri vincitori del concorso di cui al decreto ministeriale 29 novembre 1963 n. 2741, il servizio svolto nella posizione di assuntore è valutato con i criteri previsti dall'art. 22 della legge 7 ottobre 1969, n. 747, ai fini della attribuzione dello stipendio, nella prima applicazione del presente decreto ».*

Nel Suo caso quindi, vista la suddetta tassativa elencazione dei concorsi i cui vincitori hanno titolo alla valutazione del servizio svolto come Assuntore, non si può applicare la norma legislativa concernente le cosiddette « code del riassetto ».

Ad ogni modo, lei può chiedere il riconoscimento del servizio di As-

suntore in applicazione dell'art. 26 della legge 28.10.1970, n. 775, con le modalità di cui alla circolare P. 143.3.0 (prot. n. P. 3.2.1/17500 del 28.7.1972) limitatamente al periodo 1.3.1960 - 6.9.1962, in quanto, a mente del punto 4 della citata circolare, sono esclusi dall'applicazione dell'art. 26 gli ex Assuntori per il periodo anteriore al 1. marzo 1960, gli Incaricati, nonché i coadiutori degli Assuntori e degli Incaricati.

**Il nostro giornale,
che è impegnato da sempre a costituire un'insegna
di ciò che ci unisce — la comunanza di vita,
la solidarietà nel lavoro,
l'identità degli impegni — auspica la più sollecita
soluzione dei problemi economici e normativi
avanzati dai ferrovieri, al fine di riportare
la serenità tra tutto il personale, determinando nel
contempo l'integrale ritorno
alla normalità del servizio.**

UN AUMENTO ANTICIPATO DEL '54

Cara Redazione,

gradirei conoscere quale è il meccanismo che regola la concessione dell'aumento anticipato dello stipendio.

Io ne sento spesso parlare e vedo colleghi miei pari grado ed altri assai più giovani già premiati con questo riconoscimento, due ed anche tre volte, ma dopo 33 anni di servizio io non so nemmeno come sia fatto.

Mi direte che questi aumenti sono attribuiti secondo una graduatoria di merito, perciò se non ne ho avuto nemmeno uno è ovvio che non ne sono degno.

Ripensando però alla mia lunga milizia ferroviaria tutta dedicata al Servizio Movimento, sempre qualificato ottimo, lodevole ed eccezionale, mai ammalato, da molti anni Dirigente alla Circolazione nella stazione di Bologna C., il nodo ferroviario più importante d'Italia, non credo di peccare di immodestia se ritengo di non considerarmi secondo ai miei colleghi più fortunati.

Mi rifiuto di pensare che il premio sia accordato in virtù di manovre sotterranee, clientelismo o per lagnanze dei beneficiati, ciò nonostante mi permetto di manifestare una sommessa protesta, specchio infedele della mia profonda amarezza, unitamente alla richiesta dei chiarimenti di cui all'inizio.

Mario Bellini C.S. Sup.
Bologna C.

● *L'art. 59 dello Stato Giuridico stabilisce che ai dipendenti più meritevoli può essere concessa l'anticipazione dell'aumento periodico di stipendio e che il numero dei dipendenti cui può essere annualmente attribuito il beneficio non può superare, per ciascuna qualifica, il 5 per cento dei relativi posti di organico.*

La materia è stata altresì regolamentata con lettere e circolari del Servizio Personale.

La circolare n P.0.2.1./17800 del 6.8.68 fissa i criteri per la formulazione delle graduatorie per le anticipazioni di stipendio nonché i correttivi per l'inserimento al vertice delle graduatorie di concorrenti collocati o collocandi a riposo nell'anno di scrutinio prima di aver maturato il successivo aumento periodico e per la posposizione in coda alle graduatorie stesse di concorrenti che abbiano beneficiato dell'anticipazione — nella qualifica — nel quadriennio se collocati o collocandi a riposo o nel quinquennio se in attività di servizio.

La circolare n P.0.2.1/15500 dell'1.9.69 fissa i criteri automatici per la formulazione delle graduatorie per le anticipazioni di stipendio ai dipendenti rivestiti di qualifiche di vertice e per altre qualifiche per le quali non siano previste graduatorie di merito per l'avanzamento.

Dato il limitato numero delle anticipazioni conferibili è ovvio che di esse beneficiano quasi esclusivamente i dipendenti che hanno le migliori qualificazioni.

E questo è stato il Suo caso nell'anno 1954 allorché — secondo quanto risulta — Lei ebbe un aumento anticipato di stipendio.

Evidentemente, collega Bellini, Lei se n'era dimenticato, ma Le farà certo piacere prendere atto che almeno in quel caso i Suoi meriti furono riconosciuti.

GENIO FERROVIERI, RICOSTRUZIONE E RESISTENZA

Spett.le Redazione,

leggo regolarmente il Vostro Periodico « Voci della Rotaia » perché mio padre (pensionato FS dal 1949, « Anziano della Rotaia », anni 88) ne è abbonato. Io non sono dipendente delle FS (lavoro in una industria privata) ma ho avuto a suo tempo uno stretto legame con la Ferrovia. E in virtù di questo legame, devo fare un appunto al Vostro servizio « I Ferrovieri della resistenza » comparso nel n. 6 (giugno '75), in cui non vi è menzione alcuna del contributo del Genio Ferrovieri all'opera di ricostruzione.

Feci parte di tale specialità dal 1.4.1940 alla fine del 1945 (quando fui congedato). Non sta a me fare tutta la storia del Genio Ferrovieri (o, meglio, dei « Ferrovieri del Genio »), ma mi preme ricordare che l'inizio della ricostruzione risale alla primavera del 1944, allorché la nostra Compagnia (la 2ª) da Cassino ripristinò metro per metro (proprio così, tale era la distruzione) la linea Napoli-Roma Via Cassino.

E poi il ponte sul Sacco vicino a Ferentino.

Il 24.6.44 il treno entrava a Roma (20 giorni dopo la sua liberazione!): per coprire la tratta Napoli-Roma via Cassino si impiegavano 12 ore.

E poi Ficulle (galleria fatta saltare dai tedeschi), il ponte sul Tevere a Castiglione in Teverina - Guardea - Baschi sulla linea per Orvieto. Il ponte a Serra a S. Quirico sull'Esimo (linea Fabriano-Ancona), ponte sul Metauro a Fano della linea Ancona-Pesaro, ponte sul Pisciatello-Rubicone. E ancora la linea Pisa-Lucca-Montecatini-Prato-Firenze nella tratta Pisa-Lucca (S. Giuliano Terme).

Senza considerare i ripristini e gli ampliamenti dei vari impianti negli smistamenti merci, utilissimi e necessari anche quelli.

In particolare iniziammo e portammo a termine o contribuimmo a ricostruire, noi militari dell'Esercito di Liberazione, Ferrovieri del Genio, almeno 4 linee basilari: Napoli-Roma (Cassino); Roma-Firenze; Pisa-Firenze (Lucca); ponte Pesaro-Ancona.

Iniziammo da soli, a Francavilla Fontana (Brindisi) e chiudemmo a Borgo Panigale (Bologna) noi « vecchi ».

Il nostro comandante fu il Generale Perotti (Medaglia d'Oro V.M. per la resistenza), poi dopo l'8.9.43 il Generale Di Raimondo (che fu pure Vostro Direttore Generale, il 1° dopo la guerra).

E notate non fummo P.O.W. cioè prigionieri di guerra che lavoravano per gli alleati: il nostro reparto non si sbandò, facemmo sempre parte dell'esercito italiano, quello libero che combatté con gli alleati per la Liberazione. Eravamo alla pari con analoghi reparti dell'8ª Armata Inglese: ognuno aveva una tratta di lavoro di ripristino da eseguire, in piena indipendenza o in collaborazione nei casi complessi di ricostruzione. Abbiamo O.d.G. alleati che attestano la nostra opera di ricostruzione: senza il lavoro dei nostri genieri ferrovieri l'opera di ricostruzione avrebbe avuto un inizio più tardivo.

Scusatemi la lunga lettera: ma ritengo che anche noi, « genieri ferrovieri », possiamo essere ricordati nel trentennale della resistenza, nel campo della ricostruzione. Pensate che metà almeno del nostro reparto aveva la famiglia nel Nord nel territorio occupato dai tedeschi.

A questo punto chiudo perché troppo mi sono dilungato e magari Vi ho tediato: sapete, 6 anni e 4 mesi di « naia » dei quali 5 anni e 9 mesi « ferroviere del genio » restano nell'animo.

Vogliate gradire i miei migliori saluti e auguri con un bel plauso alla Vostra magnifica rivista.

Osvaldo Pautasso
Via Varaita, 13 - Torino

● *Grazie per la Sua lettera che siamo lietissimi di pubblicare mentre porgiamo il nostro saluto caloroso a tutti i « genieri-ferrovieri » di ieri e di oggi.*

Non c'è dubbio che « Resistenza » e « Ricostruzione », possano essere considerati, in un certo periodo, due momenti di uno stesso impegno al servizio di uno stesso ideale.

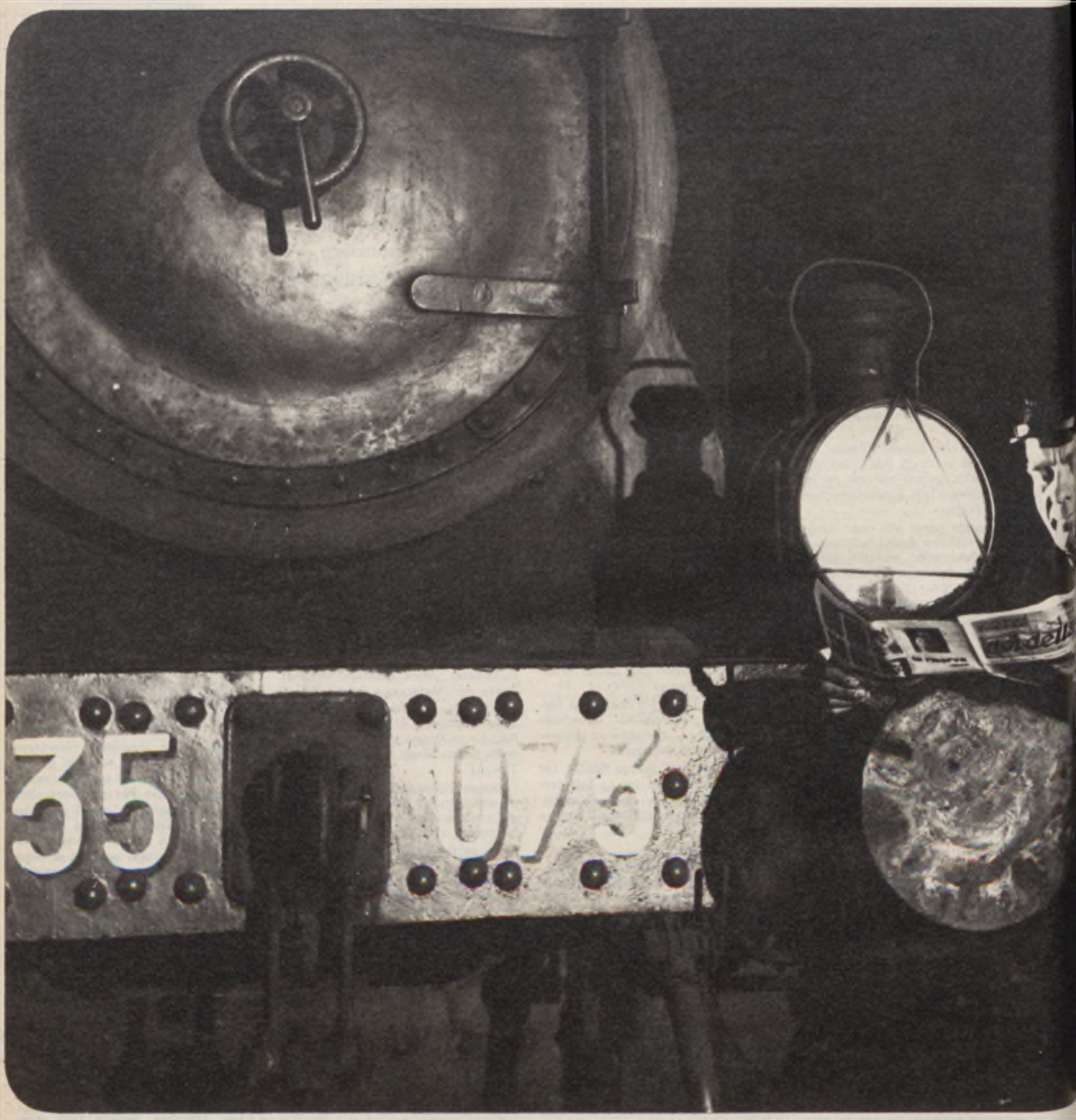
BIGLIETTO DI LIBERA PERCORRENZA

Continuano a pervenire richieste di chiarimenti sul « biglietto di libera percorrenza », di cui abbiamo parlato nel numero di giugno. In particolare si desidera conoscere con esattezza quali sono le qualifiche di cui ai livelli 3 e 4 del quadro di equiparazione. Per maggiore chiarezza le elenchiamo qui di seguito, mentre precisiamo, ancora una volta, che tutti i nostri chiarimenti si riferiscono a « uno schema di regolamento » in fase di approvazione. Tra parentesi indichiamo le vecchie qualifiche di provenienza, unificate in base all'allegato 16 dell'art. 169 S.G.P.:

LIVELLO 3: Capo Stazione (C.S., C.S. 1 cl., C.S. P.le), Capo Gestione (C.G., C.G. 1 Cl., C.G. P.le, Interprete, Int. di 1 cl., Int. P.le, Capo Telegrafista, C. Tel. 1 cl., C. Tel. P.le), Capo Personale Viaggiante (C.P.V., C.P.V. 1 Cl., C.P.V. P.le), Controllore Viaggiante (C.V., C.V. 1 Cl., C.V. P.le); Capo Deposito (C.D., C.D. 1 Cl., C.D. P.le); Capo Tecnico (Sorv. Sorv. P.le, C.T., C.T. 1 Cl., C.T. P.le); Ufficiale Navale (Uff. Nav. Uff. Nav. 1ª Cl.); Ufficiale di macchina (U.M., U.M. 1ª Cl.).

LIVELLO 4: Assistente Capo di Stazione; Gestore Capo; Capo Treno (C.T., C.T. 1ª Cl.); Macchinista (Macch., Macch. 1ª Cl.); Nostromo (Primo Nostromo, Secondo Nostromo); Capo motorista; Capo elettricista.

I VENT'ANNI DI "VOCI"



Per commemorare i quattro lustri di vita del giornale vogliamo guardarci intorno, sfogliare attentamente le pagine dei numeri più recenti, vedere come sta, come si presenta, cosa può significare oggi, così com'è, il nostro periodico

Caro collega, eccoci qua, come stai?

IL NOSTRO GIORNALE ha vent'anni. Potrebbe essere il momento per una commemorazione patetica, per un abbandono sull'onda dei ricordi: insomma l'occasione giusta per guardare indietro, come si dice in questi casi, al cammino percorso. Ma c'è un altro modo — e non certo meno impegnativo — per commemorare questi quattro lustri di vita del giornale: guardarsi intorno, sfogliare attentamente le pagine dei numeri più recenti, vedere come sta, come si presenta, cosa può significare oggi così com'è, ormai adulto, il nostro Periodico Aziendale.

Ci viene da pensare al giovane che ha compiuto i vent'anni e va ad iniziare il suo servizio militare. Ha tanto di altezza, di peso, di torace, dimostra di avere queste e quelle qualità, queste e quelle attitudini. Lo si esamina e lo si considera per quello che è, oggi. Nessuno vuol sapere quando abbia messo il primo dente o quando abbia imparato a nuotare. Probabilmente tutto ciò è ingiusto, perché ognuno di noi è la somma esatta di quanto è stato prima, giorno per giorno della sua vita, ma d'altra parte chi (tranne gli intimi che del resto la conoscono) sarebbe disposto a raccogliere una biografia dettagliata del nostro soldatino di leva?

E così è per il nostro giornale, che al lettore di oggi interessa non per quello che è stato, ma per quello che è ora, a vent'anni, nelle sue 40 pagine, nei suoi servizi, nelle sue corrispondenze, nelle sue rubriche.

Certo, contiamo su un buon numero di lettori e abbonati fedeli e fedelissimi (qualcuno ci ha inviato di recente, a testimonianza del suo interesse, la prima copia del Periodico) ma la grande maggioranza dei ferrovieri oggi in servizio non era tra noi nell'ormai lontano 1955, allorché nacque il giornale.

A loro, ai giovani e ai giovanissimi, ricorderemo soltanto che « Voci » venne alla luce in veste francescana (otto pagine in bianco e nero) ma con un proposito — che è lo stesso di oggi — che vorremmo definire « umilmente ambizioso ».

La nostra Azienda è vasta, ramificatissima e sono tanti i ferrovieri che — nella nostra grande comunità umana — sono un po' nella condizione del parente emigrato

(continua a pag. 6)

Nasce il Cinegiornale F.S.

I PROBLEMI DELL'AZIENDA SONO PROBLEMI DI TUTTI

APPROVATO UN ATTESO PROVVEDIMENTO

La legge per i combattenti

INVITO

LA CASETTA DELLE IDEE

Vent'anni fa nasceva « Noi della Rotaia ». Lo dirigeva, l'ing. Giovanni Robert e aveva due Redattori: Mario Alberto Tuninetti e Mario Casacci. Di quel primo numero vi presentiamo la pagina 2 con un articolo che centra le ragioni di vita del nuovo giornale aziendale. « I problemi dell'Azienda sono problemi di tutti ». E la firma di quest'articolo è anch'essa indicativa: si tratta dello scritto di un giornalista allora alle sue prime armi ed oggi assai noto: Cesare Zappulli. Il giornale si apprestava quindi anche ad essere di valida palestra a nomi ed uomini non certo di secondo piano.

I VENT'ANNI DI "VOCI"

noi della rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

LE FERROVIE nello sviluppo economico del Paese

Realtà e prospettive dell'elettrificazione in Italia

Anni difficili quelli dal '55 in poi per l'azienda ferroviaria: terminato il « miracolo » della ricostruzione, il treno sembrava abbandonato ad un destino di oblio. Tuttavia « Noi della rotaia » riaffermava la necessità e l'importanza di questo mezzo di trasporto. L'articolo è di Glauco della Porta, che sarà Sindaco di Roma.

che vive lontano e isolato dalla famiglia d'origine. Ebbene, il giornale fu fondato pensando in particolare ai « parenti lontani » della grande comunità ferroviaria: per inviare un saluto mensile che costituisse innanzitutto la conferma, per così dire palpabile, della loro presenza tra noi.

Oggi, dunque, con sotto gli occhi i più recenti numeri di « Voci » del 1975, vogliamo chiederci se quel saluto ha mántenuto la stessa freschezza e lo stesso vigore, vogliamo chiederci soprattutto se ha avuto una risposta.

Già, perché è importante mandare un messaggio di saluto: « caro amico eccoci qua, come stai? »; ma è più importante ancora che giunga una risposta: « eccomi qui, ho ricevuto il saluto e lo ricambio ».

Noi pensiamo di poter affermare che questa risposta c'è stata: non

QUI PRESTÒ SERVIZIO IL FERROVIERE SANTO

La grande famiglia ferroviaria ha espresso dal suo seno molte personalità di grande rilievo. Pochi sanno però di questo « ferroviere Santo », Paolo Pio Perazzo, che prestò servizio a Pinerolo. « Voci » (1961) non poteva certo ignorarlo.

ci riferiamo ovviamente alle migliaia e migliaia di lettere che pure ci sono pervenute e ci pervengono, quanto ai consensi che direttamente o indirettamente il giornale ha avuto e che si concretizzano oggi nell'adesione di oltre centoquarantamila abbonati.

E' molto? Forse. Ma, sempre forse, si poteva fare di più e di meglio? Di certo, possiamo solo dire che abbiamo lavorato col massimo impegno, cercando sempre di migliorare, di rinnovarci. Numero per numero, abbiamo cercato di allargare e approfondire quel nostro saluto iniziale proponendoci di portare nelle case dei lettori non soltanto una presenza, ma anche una larga messe di informazioni, per offrire una guida aggiornata di questo « universo ferrovia » per farne conoscere le strutture e le finalità, gli uomini e i mezzi.

Ci siamo soprattutto proposti di offrire la prospettiva globale della Azienda e degli uomini che vi operano per eliminare quella sensazione di avvilente isolamento che non lascia vedere l'orizzonte oltre i confini di un impianto.

Pur in tempi difficili come quelli che viviamo, pur tra i molti e gravi problemi che angustiano il mondo del lavoro — ed i problemi sono molti e gravi anche nella nostra Azienda — noi intendiamo contribuire ad alimentare quel sentimento di solidarietà che è l'essenza stessa della vita sui binari, dove responsabilità e collaborazione sono sempre inscindibilmente legate: e guai a noi se il Macchinista non avesse sempre la certezza che il Dirigente di Stazione ha immesso il suo treno sul binario giusto, se l'Operaio I.E. che opera sui fili dell'alta tensione non contasse sull'intervento del collega che ha interrotto il flusso della corrente elettrica, se il Cantoniere che lavora in linea non fosse certo di ricevere in tempo la segnalazione dell'arrivo di un convoglio.

Gli uomini dell'Azienda, i mezzi, gli impianti, la nostra vita di lavoro all'insegna, appunto, della solidarietà: ecco i temi delle pagine di « Voci », così in questi venti anni come adesso nel numero in cui compare questo articolo. E in più le notizie sulla famiglia, sui ragazzi, nascite, diplomi, lauree, matrimoni.

Giorno per giorno, la vita della ferrovia e non solo nei suoi momenti più esaltanti, come il primo viaggio del nuovo potente locomotore, il varo dell'ultima nave-traghetto, il completamento di un raddoppio, ma anche nella sua cronaca amara e tragica e in quella più umile, minuta di questo o quell'impianto, di questo o quel ferroviere.

E oggi, ringraziando di cuore tutti coloro che ci hanno seguito e ci seguono, torniamo a ripetere da queste pagine l'ideale saluto che porgemmo vent'anni or sono:

« Caro collega, eccoci qua, come stai? ».

Riflessioni di un lettore perplesso

CON « VOCI » mi sono incontrato subito, il primo giorno di lavoro in ferrovia, grazie all'omaggio di un collega particolarmente socievole che credeva così di contribuire a farmi conoscere, se non meglio, certo più in fretta l'azienda di cui ero entrato a far parte.

Senso di smarrimento e stato di prevenzione, i sentimenti predominanti in quel giorno. Smarrimento per la novità dell'ambiente, la confusione delle presentazioni, i primi approcci con un lavoro sconosciuto. Prevenzione causata invece dalle tante storielle che si raccontano sugli statali e sulla loro attività. Da lì a pochi giorni lo smarrimento scomparve, la prevenzione invece fu più dura e condizionò stranamente anche il mio rapporto con **Voci della rotaia**. Era il giornale dell'azienda e solo essa quindi rappresentava: le notizie, le informazioni, le sue « verità », le sue « ragioni » non potevano essere, credevo, che « unilaterali ». In ogni caso mi pareva che il giornale rappresentasse solo parzialmente la complessa e articolata realtà dell'azienda. Era un giudizio molto rozzo e approssimativo ma ora mi pare poco importante dire qui **se, come e quando** mi sono ricreduto. Più interessante mi pare invece allargare il discorso cercando di approfondire le ragioni di quella prevenzione.

Al di là di ogni retorica, bisogna riconoscere innanzitutto che per un giornale aziendale è molto difficile instaurare e mantenere un rapporto vivo, sincero e soprattutto costruttivo con i suoi lettori. Molte infatti sono le barriere di diffidenza e le cortine dei pregiudizi che si frappongono, troppo vivi i problemi e accese le passioni che attraversano continuamente il mondo del lavoro. A tali difficoltà certa stampa aziendale reagisce male, evitando sistematicamente qualsiasi confronto con

I ferrovieri sono stati chiamati spesso a partecipare direttamente alla vita del giornale: quando fu indetto un referendum per la nuova testata o si dette vita a una sottoscrizione volontaria per contribuire alla realizzazione della « casa di riposo » per ferrovieri anziani, oppure quando fu bandito un concorso per dare un nome alla E 444 (« Tartaruga »). Esempi di come il giornale ha vissuto i problemi dei ferrovieri e come abbia contribuito concretamente a risolverne qualcuno.

ACQUISTATO IL TERRENO PER LA CASA DI RIPOSO

Al fine di incoraggiare le ulteriori adesioni volontarie, il nostro Periodico bandisce uno speciale Concorso a premi riservato ai nuovi sottoscrittori

Tagliandino per la sottoscrizione

IL CONCORSO PER I SOTTOSCRITTORI

IL NOSTRO CONCORSO PER LA NUOVA TESTATA

Il concorso per i suggerimenti per una nuova testata ha sortito un esito lusinghiero.

Il numero delle risposte ed i pareri espressi testimoniano un largo interessamento da parte dei lettori.

Tuttavia, ragioni d'indole varia, hanno consigliato, per ora, un rinvio di ogni innovazione.

E' stato perciò sorteggiato, fra tutti coloro che hanno inviato la loro scheda, anche il premio più importante, costituito da « un televisore » ed è risultato vincitore il rag. Gino Comanzo - Segretario (395699) della Sezione Movimento di Roma.

CONCORSO FRA I LETTORI

UN NOME PER LA E 444

la dura realtà. Difetto tipico di questa stampa — idealmente chiusa in una oasi assurda di pace e tranquillità — è proprio l'ottimismo eccessivo, il troppo credito dato alla filosofia aziendale e alle sue ragioni. In questo quadro, mai un'azienda che abbia il coraggio nel fornire all'esterno, con i suoi mezzi di informazione e di rappresentanza, quella che dovrebbe essere l'immagine di se stessa, di dare conto anche dei problemi, delle difficoltà, delle contraddizioni che la travagliano. E' un grave errore. La stampa aziendale per svolgere fino in fondo e in senso positivo la sua funzione deve dare un'immagine dell'azienda e dell'attività imprenditoriale la più vera possibile, affinché i lettori e dipendenti (per prevenuti che siano) ci si riconoscano e ci si coinvolgano, ne diventino insomma protagonisti sempre più diretti e convinti.

Rispetto a tale discriminante su come intendere e vivere il giornalismo aziendale, **Voci della rotaia** interpreta il suo ruolo in maniera certamente non convenzionale. In venti anni di vita **Voci**, completamente inserita nella realtà ufficiale dell'azienda, non solo non ha visto crearsi fratture tra sé e i suoi destinatari, ma anzi ha contribuito a unire e armonizzare per quanto era possibile spinte diverse e contrastanti, ha stimolato e ravvivato legami di collaborazione e solidarietà umane e professionali indispensabili per degli uomini chiamati a svolgere un'attività tanto importante come quella ferroviaria e affrontare le stesse difficoltà.

Certo, dire che **Voci della rotaia**, con i suoi venti anni di vita e i circa centoquarantamila abbonamenti liberamente sottoscritti, ha risolto tutti i suoi problemi ed è il giornale dei ferrovieri, significa poco se non si analizza, poi, la funzione svolta nell'ambito della realtà aziendale, il particolare tipo di rapporto instaurato con i lettori e il legame stesso che stringe questi al giornale. Certo anche i risultati parlano chiaro e i traguardi editoriali raggiunti, i numerosi riconoscimenti ottenuti sono più che sufficienti.

Venti anni per un giornale sono tanti ma questi venti anni sono solo la base di esperienze necessaria per tutti gli anni che verranno.

L'augurio è che di questi venti anni che oggi festeggiamo si faccia tesoro per andare avanti, per moltiplicare impegno e fantasia al servizio di un giornale sempre più nuovo e aperto ai problemi veri dell'azienda e di chi ci lavora: cioè un giornale fatto dai redattori e dai collaboratori che ci lavorano e ci si impegnano ma soprattutto fatto vivere, mese dopo mese, dalle migliaia e migliaia dei suoi lettori.

Piero SPILA

CURIOSITA' DEI 20 ANNI

Sfogliando le pagine ormai ingiallite del primo numero di « Noi della Rotaia », del gennaio 1955, troviamo l'elenco dei primi Corrispondenti dei Servizi e dei Compartimenti. Tra questi è il Dr. Ercole Semenza, l'attuale nostro Vice Direttore Generale. Nel numero di maggio '58 troviamo un articolo dal titolo particolarmente significativo: « Tecnica e poesia ». E' la prima delle collaborazioni al Periodico dell'Ing. Lucio Mayer, che è oggi il nostro Direttore Generale.

I VENT'ANNI DI "VOCI"

Gli anni della crescita: cambia la testata...

Divenuto « Voci della Rotaia » (la direzione è passata al dr. Mario Pellegrino, che la terrà fino al 1973), effettuato il giro di boa, il giornale — scrive il Direttore Generale di allora Ing. Rissone, in quel primo numero — « ha senza dubbio conosciuto prevenzioni e difficoltà, non poche permangono ma di giorno in giorno aumenta il numero di coloro che riconoscono la buona volontà e la buona fede che vengono poste nel realizzarlo, per conferirgli caratteri tali da qualificarlo come la voce di tutti, aperta a tutte le opinioni, equidistante — nelle possibili occasioni di dissenso — dai punti di vista contrastanti ». Da notare: le « copertine » di questa nuova serie sono dedicate ciascuna ad un compartimento, per portarlo « alla ribalta della prima pagina » con immagini di largo respiro e con la sua scheda « ferroviaria ».

MILANO CENTRALE SEGRETA

NELLE VISCERE DELLA GRANDE STAZIONE

« Voci » ha voluto far conoscere i grandi impianti ferroviari, anche dietro la facciata ufficiale, negli aspetti più curiosi e « segreti »: ne è d'esempio questo articolo del 1961.

...si ampliano i servizi, nasco

profili di ferrovieri

24 ore con Antonio Mollicone cantoniere

Conoscere e far conoscere il « mestiere » del ferroviere nei suoi vari aspetti e nella sua vita quotidiana.
Un compito che « Voci » non poteva mancare:
questo è il primo dei « profili di ferrovieri: 24 ore con... »
apparso nel maggio del 1966.

A Loreto il Papa benedice i macchinisti

« Voci della Rotaia » viaggia con Giovanni XXIII, unico giornale ammesso su quel memorabile convoglio: porterà ai ferrovieri l'entusiastico commosso racconto di questo straordinario incontro tra Papa Roncalli e il treno.

Una particolare corrente di simpatia sembra unire il mondo della rotaia e il mondo del cinema. Forse perché spesso attori e ferrovieri si sono trovati a « lavorare » insieme. Certo è che gli uni e gli altri subiscono quasi un reciproco fascino. E « Voci » ne è buon testimone.

no nuove rubriche

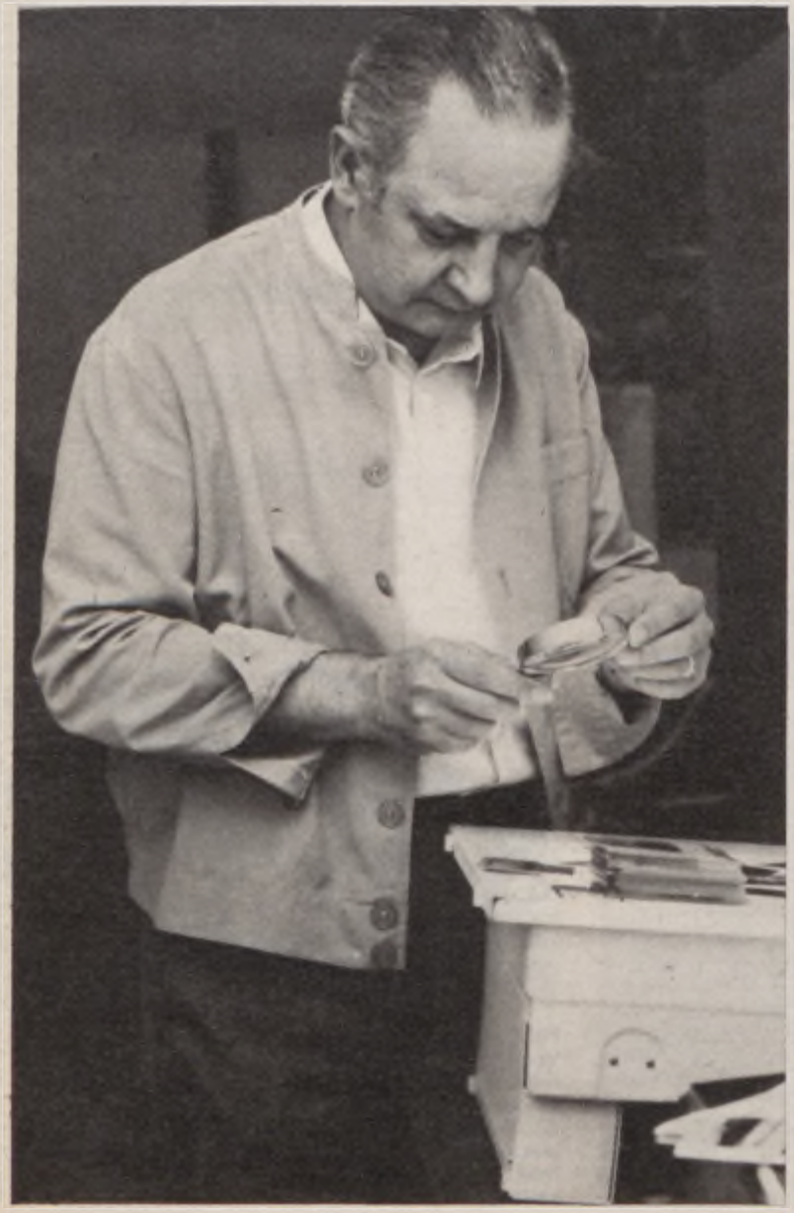
I piccoli problemi di tutti i giorni dei ferrovieri, gli aspetti più anacronistici di qualche angolino, più o meno nascosto, della « tigna » burocratica sono stati spesso affrontati da « Voci ». Volutamente non con il cipiglio del sindacalista o il paternalismo delle « ufficiosità » ma con la sincerità di chi ha le stesse preoccupazioni e gli stessi problemi da risolvere. « Controvapore » (1964) ne è stata una delle rubriche più fortunate, per il suo schietto sarcasmo che colpiva in profondità. Il risultato: un contributo non indifferente a svecchiare mentalità e metodi.

Fin dal nascere della « Giornata del Ferroviere » Voci ha partecipato concretamente alla realizzazione di questa nostra festa con iniziative di notevole impegno come la premiazione di coloro che si sono distinti per atti di valore, che mettevano in luce gli aspetti più esaltanti di una tradizione di sacrificio che è tuttora realtà nella grande famiglia ferroviaria.

I VENT'ANNI DI "VOCI"

Quelli dei vent'anni: Gino Marinelli

UNA ARGUZIA graffiante e paciosa ad un tempo, una saggezza venata di scetticismo, la maturità e la capacità critica di uno che ha saputo guardare bene ed a fondo gli uomini e gli avvenimenti e si è laureato all'università della vita. Questo è il mio amico Gino Marinelli, da venti anni « l'uomo della illustrazione » nel nostro giornale. Ma devo anche dire che Marinelli è un contestatore del tipo che vorrei definire di « andata e ritorno ». Come niente ti manda a quel paese nel più fiorito romanesco, come niente ti dice che quel tale lavoro non è possibile e che non si farà: e come niente ti ricapita davanti più tardi presentandotelo fatto alla perfezione (e ti richiama così da quel paese verso cui ti aveva così sollecitamente spedito).



Marinelli era fotografo anche prima di venire tra noi. Tanti anni fa, legato di schiena al conducente di una moto seguiva come fotoreporter il Giro d'Italia, collaborava al Corriere dello Sport e alle pagine sportive di molti quotidiani. Poi scelse la ferrovia e lavorò per la fototeca ed il giornale. Chissà quante sono le sue foto a colori e in bianco e nero comparse sulla copertina e sulle pagine di « Voci »! E non parliamo dei fotomontaggi di cui è un esperto smaliziato. Ricordo che una volta cambiò addirittura gambe e pantaloni ad un grosso personaggio la cui immagine doveva comparire sul giornale.

Ancora oggi sono frequenti i suoi interventi di fotochirurgia: come niente sostituisce un braccio, una testa, un busto o magari un paio di scarpe.

Se come fotografo ha nell'occhio il taglio, l'inquadratura e la luce giusti, come giornalista ha l'esperienza, il gusto e la malizia indispensabili per selezionare il materiale che meglio si inquadra e dà spicco ad un titolo e un argomento. Qui da noi, in fototeca e al giornale è prezioso; altrove — come si dice — avrebbe fatto fortuna.

E' lui che suggerisce la selezione di tutte le nostre illustrazioni (abbiamo una fototeca con 50 mila foto in bianco e nero e 25 mila a colori): e in una pubblicazione a rotocalco l'illustrazione non è certo meno importante del testo.

Un anno, due, tre, venti: sono proprio venti che lavoriamo insieme. Man mano, Marinelli ha affinato le capacità e ha dato sapori nuovi a quel suo « mugugno » modulato su tutte le gamme di una protesta che poi è solo una affermazione di anticonformismo.

Lavora sodo e lavora bene, ma sia chiaro che lo fa soprattutto per sé: amor proprio, orgoglio, senso della responsabilità. Guai a chi pensasse che lo fa per compiacere questo o quello o più semplicemente perché la situazione glielo impone.

Siamo qui, fianco a fianco come sempre, a preparare questo numero di settembre '75.

— Gino — faccio io — ci vorrebbe una foto così e così, col sapore degli anni Cinquanta.

— E come la trovi? — fa lui. — Sei matto?

Mugugna, si tuffa alla ricerca della foto richiesta e dopo un po' riesce a « pescarla » tra le altre settantacinquemila.

Intanto un pezzo grosso telefona perché ha bisogno urgente di un servizio fotografico; il Direttore di « Voci » lo chiama perché c'è una ricerca urgente da fare; un giornalista di un grande rotocalco è intanto là che aspetta impaziente la consegna di una serie di fotocolor. Gino mugugna e impartisce estemporanee benedizioni, prima fatte solo di occhiate e di sospiri, poi di considerazioni in tono man mano più acceso. Ecco, siamo all'urlo. Il nostro Gino è rosso come un tacchino... Chissà che succede adesso. Succede che nel giro di mezz'ora tutti hanno quello che cercano: io, il pezzo grosso, il Direttore di « Voci », il giornalista del grande rotocalco.

— Guarda un po' tu si se po' annà avanti così! — mugugna ancora Gino, tornato ai mezzi toni.

E intanto va avanti proprio così, col solito arrabbiato impegno, da venti anni.

Mario CASACCI

I fedelissimi: Umberto Giuliani

QUANDO, venti anni or sono, gli portarono il primo numero del nostro Periodico, il cav. uff. Umberto Giuliani, Applicato Capo addetto all'Archivio del Servizio Lavori, ebbe un gesto di disappunto. Da tanto tempo aveva in mente di segnalare la mancanza di un qualcosa che servisse a tenere uniti tra loro i ferrovieri e ad informarli sulla attività dell'Azienda per la quale lavorano... Qualcuno aveva avuto quindi la sua stessa idea ed aveva saputo realizzarla certamente in un modo infinitamente migliore di quello che avrebbe potuto fare lui stesso.

Decise comunque che era suo dovere collaborare alla diffusione del giornale, mettersi al servizio di una iniziativa nella quale credeva fermamente.

Una certa dimestichezza con la stampa l'aveva non fosse altro per una lunga, continua corrispondenza con i giornali. Giuliani ha sempre creduto nella Stampa: da tanti, tanti anni, scrive lettere ai direttori di quotidiani e periodici e può con orgoglio dire di avere ogni volta ottenuto ciò che voleva; ovviamente si è sempre trattato di segnalazioni sensate, valide, come ad esempio la modifica dell'orario per l'applicazione della tariffa ridotta sui mezzi pubblici, consigli per lo snellimento del traffico a Porta Pia (venne infatti convenuto, dopo una sua segnalazione, che era opportuno ridurre il piedistallo al monumento ai bersaglieri), la lotta ai rumori, la riduzione per la tessera Aci agli iscritti al D.L.F.

« Un giorno scesi in redazione e vidi che erano in quattro gatti a mandare avanti il giornale ed accettarono volentieri la mia collaborazione. Oltre alle segnalazioni cercavo di dar loro i mezzi per svolgere meglio il lavoro: pubblicazioni, ruoli di anzianità, orari ferroviari... ».

Dal 1958 il Comm. Giuliani è in quiescenza e può dedicare il suo tempo a Voci ed al D.L.F.: viene di tanto in tanto a segnalarci qualche variazione d'indirizzo, a portare il modulo di adesione di nuovi abbonati, a fornire notizie per Tutta Rete.

« Mi sento come a casa mia... è come se il giornale lo avessi scritto anche io in tutti questi anni... ».

Di tanto in tanto porta in Redazione i commenti dei lettori:

« Sono felice quando mi dicono che il giornale è bello... ».

Il numero dedicato alla Resistenza è quello che finora gli è piaciuto di più; rappresenta secondo lui una svolta...

« L'ho fatto vedere a tanta gente; sono in molti a non sapere quale è stato il contributo dei ferrovieri alla Resistenza ed era ora che qualcuno rimettesse le cose a posto! ».

Giuliani cominciò la sua carriera come frenatore giungendo infine al grado di Capo Treno ed in tale veste, durante la scorta ai treni locali sulla tirrenica, eseguiva la controlleria. Per tenere buoni gli studenti raccontava storie della sua vita e regalava ai più piccoli qualche caramella. Gli piaceva stare tra la gente e in particolare tra i ragazzi che ricambiavano il suo affetto, tanto che alla fine dell'anno scolastico portavano al capotreno Giuliani i fiori che erano destinati alla Maestra.

« Voci », dobbiamo riconoscerlo, è più avara con l'amico Giuliani: lo compensa per il suo entusiasmo con qualche stretta di mano ed oggi può superare se stessa dedicandogli un po' di spazio, dandogli pubblicamente atto della preziosità della sua collaborazione.

V. S.

Cresciuti insieme

TRE GEMELLI nascevano insieme a « Noi della Rotaia » e la notizia, apparsa sul primo numero, sembrò di buon auspicio.

Sono passati vent'anni.

Il giornale — messo da parte quel « Noi » dal leggero sapore di presunzione per trasformarlo in « Voci » più inclini all'ascolto — è cresciuto e gode buona salute, come i gemelli ormai giovani elettori.

Ve li presentiamo, sono figli del Capo Gest. Superiore rag. Salvatore Savella di Barletta: Luigi, 1. anno di architettura e primo esame con un meritato 30; Francesco, geometra in attesa della chiamata di leva; Alessandro, ragioniere, fa di conti alla Banca Naz. delle Comunicazioni presso la sede di Bari.

E' andata sempre bene? Beh, a parte il disarmonico trio che formavano allorché piangevano insieme, qualche cruccio non è mancato, come in ogni famiglia, come in tutti i soggetti in crescita; anche in questo il connubio con « Voci » trova qualche rispondenza.

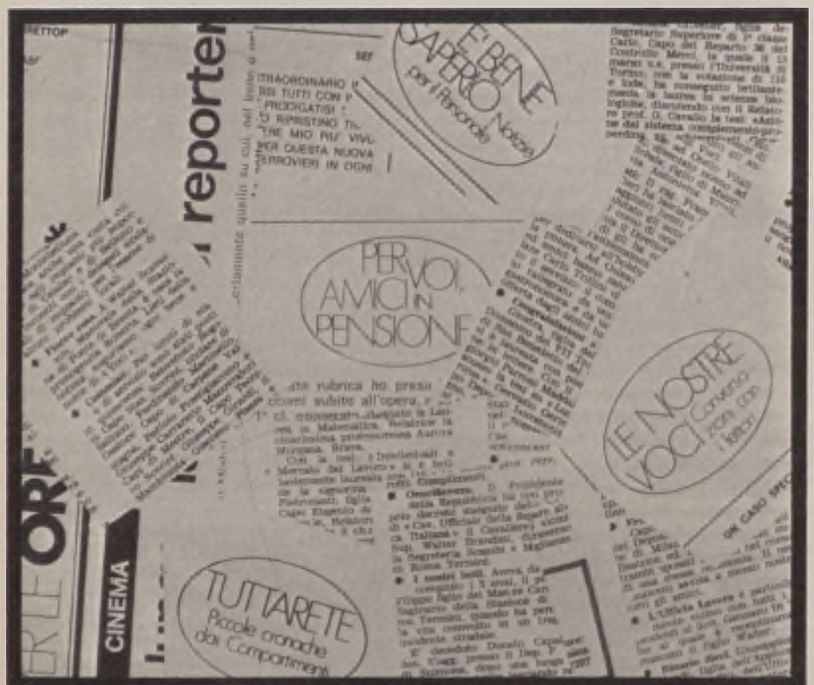
Il nostro giornale, superato il periodo di impostazione ed assestamento iniziale, non si è fermato, è cresciuto ed ormai ha una sola ambizione: aggiornarsi e svilupparsi con i tempi, fino a considerarsi il termometro dell'attività dei ferrovieri che guardano al lavoro d'oggi ma anche a quello di domani.

E per un giornale aziendale, ci sembra che non sia poco.

Vito METERANGELO

I VENT'ANNI DI "VOCI"

Noi e l'Azienda mese per mese



I PICCOLI ed i grandi avvenimenti della vita di centinaia e centinaia di ferrovieri (matrimoni, nascite, promozioni, quiescenze e così via) sono stati fedelmente registrati dal giornale aziendale, sì che dopo venti anni «Voci» può da molti ferrovieri essere considerato proprio come il tradizionale album di famiglia. Le rubriche per i nostri lettori sono tante e «Tuttarete» è indubbiamente una delle più discusse e però delle più lette, proprio per questa sua funzione di collegamento tra famiglia e famiglia, quindi, per quel che riguarda i piccoli avvenimenti riguardanti la vita di ogni giorno; e diario fedele dell'Azienda per ciò che concerne l'esame e la discussione dei grandi problemi. Non è stato infatti «Voci» solamente puntuale cronista di venti anni di vita ferroviaria. Sulle sue pagine hanno trovato posto, oltre che resoconti di realizzazioni e avvenimenti, fotografie di fatti importanti ma anche la discussione, l'esame, l'analisi di determinate scelte aziendali. Si è trattato spesso di discorsi che hanno coinvolto tutti i ferrovieri consentendo a tutti di dare il proprio contributo di esperienza e di conoscenza.

«Voci», ad esempio, ha parlato per prima del problema dello scaglionamento delle vacanze, un discorso che è stato ripreso da altri periodici aziendali (tra cui, per un esame più approfondito, quello della Fiat) e poi proposto all'opinione pubblica da tutta la stampa. Modifica del trasporto delle merci, elaborazione elettronica dei dati, utilizzazione delle moderne apparecchiature per la sicurezza dell'esercizio, per il controllo del parco veicoli, il trasporto dei pendolari: sono tutti argomenti ampiamente dibattuti sulle pagine del nostro giornale che ha fornito in tal modo informazione non solo ai ferrovieri ma anche alla stampa nazionale.

Venti anni di vita ferroviaria sono molti, molti gli avvenimenti, le realizzazioni, le innovazioni. «Voci» ha puntualmente dato le notizie, ed ha cercato ad un tempo di illustrarne il significato, l'importanza e la collocazione nel quadro generale dell'Azienda. In questo intreccio di titoli, che riportiamo nella pagina, stanno le speranze e l'impegno dell'Azienda e dei ferrovieri per adeguarsi sempre più alle esigenze del Paese, da quelle di una gestione produttiva ed economica, a quelle di una pronta rispondenza alla continua evoluzione tecnologica. Questi titoli fotografano l'impegno costante, negli anni, del giornale aziendale per una informazione che sia il presupposto e l'incentivo per la partecipazione alla vita dell'Azienda.

Foto e didascalie dei «20 anni» a cura di **Armando Nanni** e **Gino Marinelli**

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Un anno fa, l'"Italicus"

La vettura dilaniata del treno 1486.

La tragedia dell'Italicus nell'opera dello scultore ferroviere Walter Veronesi

I CULTORI di parapsicologia sostengono l'ipotesi secondo la quale, senza alcuna ombra di dubbio, l'inconscio produce dei presentimenti in molte persone, per cui esse, anche senza rendersene una chiara ragione, si astengono dal confluire là dove stanno per accadere delitti e stragi. La casistica che sorregge tale ipotesi sembra avere trovato puntuale conferma fra i passeggeri della 5ª vettura dell'Italicus, sulla quale erano saliti poco più dei 12 passeggeri che sono poi deceduti, contro la media dei 36-37 su tutte le altre vetture del lungo convoglio.

Antidio Medaglia di Perugia, Herbert Kontriner (Germania), Silver Sirotti di Forlì, Maria Santina Carraro di Merano, il marito Nunzio Russo ed il figlio Marco di 14 anni, il giapponese Fukuda Tsugufumi, Nicola Buffi di Firenze, Elena Donatini di Firenze, Raffaella Carosi di Grosseto, Elena Celli di Roma e la olandese Hanema Wim sono quelle vittime, cittadini ignari e di nulla colpevoli, sempre tanti anche se soltanto dodici.

Eppure potevamo essere moltissimi, solo che lo scoppio della carica di termite fosse avvenuto molto più addentro nella galleria lunga. E quanti sarebbero potuti morire in seguito ad altri attentati, se lo sdegno unanime e pronto dell'intero popolo italiano non avesse fatto chiaramente intendere la sua condanna, il suo NO agli stralunati sostenitori di un simile metodo di fare politica. Forse essi hanno finalmente capito che in tale modo non si fanno proseliti e se anche non avessero afferrato una verità così piena e lampante, quei bombardieri, quei picchiatori a tradimento hanno per lo meno preso nozione che su quella linea ferroviaria presa di mira truppe scelte e decise — alpini, marinai, esercito — sono pronti a vanificare il fattore sorpresa, per cui nuovi nefandi tentativi costerebbero loro un prezzo molto alto.

Ma ancora un monito va citato, il primo, il più pronto, quello che — come descritto sul n. 8-9 dell'anno scorso — fu dato dai ferrovieri che erano sul posto, quando l'eco terribile dell'esplosione risonava ancora nella valle e le fiamme crepitavano alte e sinistre, e da quelli che convennero là con tutta prontezza e grande cuore. Silver Sirotti, fra i primissimi in generosa gara, col suo totale olocausto insegna.

La risposta-monito dei ferrovieri l'ha ricordata molto bene il Direttore Compartimentale di Bologna con un discorso calibrato, vibrato ed insieme commosso, in occasione della cerimonia rievocativa del primo anniversario: rivolto un elevato pensiero a tutte le vittime ed in

(continua a pag. 14)

Medaglia d'Oro alla memoria di Silver Sirotti

NELLA SALA del Consiglio di Amministrazione, alla presenza dei maggiori dirigenti della nostra Azienda, il Ministro Martinelli ha consegnato alla madre del conduttore Silver Sirotti, vittima dell'attentato dinamitardo al treno « Italicus » nell'agosto dello scorso anno a San Benedetto Val di Sambro, la Medaglia d'Oro al Valor Civile, conferita alla memoria del caduto.

Il Ministro, nel corso della toccante cerimonia, ha pronunciato parole di profonda solidarietà e di affettuosa partecipazione al dolore della famiglia e ha fra l'altro ricordato di aver personalmente raccolto, in veste — allora — di Presidente della Commissione Trasporti del Senato, la proposta avanzata da un gruppo di colleghi di assegnare la massima decorazione civile alla memoria di Silver Sirotti.

« Sapevamo tutti — ha detto il Sen. Martinelli — che si trattava non di far scomparire l'atroce dolore di una morte, sia pure eroica, ma quanto meno di testimoniare che la Nazione, il Paese, i cittadini tutti rappresentati dal Governo erano sensibili a questo sacrificio e lo additavano ad esempio per ciascuno di noi ».

Il Ministro ha quindi appuntato la medaglia sul petto della madre del caduto ed ha letto la seguente motivazione: « Controllore in servizio in occasione del criminale attentato al treno Italicus non esitava a lanciarsi, munito di estintore, nel vagone ov'era avvenuta l'esplosione per soccorrere i passeggeri della vettura in fiamme. Nel nobile tentativo, immolava la giovane vita ai più alti ideali di umana solidarietà. Esempio fulgido di eccezionale sprezzo del pericolo e incondizionato attaccamento al dovere spinto fino all'estremo sacrificio ».

S. A.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

(segue da pag. 13)

particolare ai due ferrovieri caduti (ferroviere era anche il turista Nunzio Russo, sparito con la moglie ed un figlio, lasciando gli altri due figli gravemente feriti eppure ancora pronti a vivere proprio — l'hanno dichiarato loro — per le premurose cure e le amorevoli attenzioni loro prodigate dai ferrovieri non meno che dai sanitari durante la lunga degenza all'Ospedale Maggiore di Bologna), nella sua rapida rievocazione, l'ing. Muzzioli è riuscito ad illustrare, senza retorica né dilatazioni, l'abnegazione che ha caratterizzato l'opera dei nostri colleghi, sia nell'assistenza corporale e spirituale prodigata senza limiti in quel terribile 4 d'agosto, sia nel rapido ripristino della circolazione e nell'opera rivolta a cancellare i segni di tanta devastazione.

Molta la gente (autorità e popolo) convenuta sulla piazza della stazione di S. Benedetto V.S., tanti i gonfaloni comunali, tutti i sindaci dei comuni limitrofi, parecchi i discorsi, suggestiva la Messa al campo. Su tutto spiccava come un dito efficacemente ammonitore, come un marcato esclamativo, il monumento eretto sul confine che delimita la piazza dell'impianto ferroviario, opera insigne, di gran lunga la migliore di quante ha modellato il bravo scultore ferroviere Walter Veronesi: due sportelli ed un frammento della 5ª vettura uniti in una combinazione sapiente dalla quale mani di ferro battuto si levano a cercare aiuto, tentano invano una maniglia, ricadono inerti, morte per sempre. Posata su un masso di durissimo granito sardo che era la chiave di volta dell'ingresso della galleria fatta saltare da altri criminali in ritirata, i guastatori della Wermacht (impressionante, dopo trent'anni, lo appuntamento dinamitardo nello stesso luogo), l'opera è di quelle che per la loro orripilante bellezza fanno pensare in silenzio, inducendo a fermi proponimenti.

Quanto mai opportuno, al riguardo, è stato il discorso del Sottosegretario ai Trasporti, on. Degan, il quale, accostando nella rievocazione il massacro della vicina Marzabotto, Medaglia d'oro della Resistenza, ha invitato tutti a rinfrescare lo spirito dell'epoca della Liberazione, uno spirito che aiuti a far uscire dalla presente situazione con proponimenti di solidarietà, di collegianza, di comprensione, ringiovanendo l'anelito di libertà che unì e mosse il popolo italiano in uno dei momenti più duri e più belli.

Nella calda mattinata d'agosto la cerimonia è filata via semplice e solenne ad un tempo, punteggiata di tanto in tanto dal lungo fischio che i macchinisti dei frequenti treni in transito lanciavano in segno di omaggio, di partecipazione, di presenza vigile e sicura.

Aldo SENSI

A San Benedetto, Val di Sambro. Parla il Sottosegretario ai Trasporti, on. Degan.

IL NOSTRO DIRETTORE GENERALE ALL'UNIVERSITA' DI TRIESTE

Analisi del "Piano direttore" per le ferrovie d'Europa

NEL QUADRO del 16° corso internazionale riguardante i trasporti della CEE (che si svolge all'Università di Trieste) l'ing. Mayer ha parlato sul tema: « Grandi piani ferroviari a livello europeo ». Egli ha esordito richiamando alcuni precedenti storici che dimostrano come, fin dall'800, furono concepiti progetti di reti ferroviarie molto estese che, oltre a coprire il territorio dei singoli Stati, potessero saldarsi tra di loro sul piano europeo. In concreto, il primo collegamento ferroviario internazionale fu realizzato nel 1841 con la linea Strasburgo-Basilea che aprì le comunicazioni tra Francia e Svizzera. Tratte fondamentali per un decisivo sviluppo dei trasporti su rotaia fra il nostro Paese ed il resto dell'Europa furono i grandi trafori alpini.

Venendo alla situazione presente, l'ing. Mayer si è intrattenuto sul « Piano Direttore » che delinea il modello di sviluppo della rete ferroviaria europea per far fronte alle prevedibili esigenze del traffico alle soglie del 2000. Dopo aver illustrato le concezioni di base che hanno ispirato il documento, l'ing. Mayer ha riconosciuto che esso offre il fianco ad alcuni rilievi. L'essere stato concepito in un'ottica esclusivamente ferroviaria senza tener conto dell'integrazione dei diversi modi di trasporto e l'aver omesso ogni valutazione circa la redditività delle infrastrutture progettate.

Gli approfondimenti anzidetti, certamente auspicabili, non scalfiranno peraltro la validità del Piano, ha affermato l'ing. Mayer. Egli ha poi accennato ai criteri per accertare la redditività delle infrastrutture ferroviarie, sia che si tratti di costruirne di nuove o di potenziare quelle esistenti. Il calcolo della redditività fondato su un confronto puro e semplice dei costi e dei ricavi è alquanto grossolano e deve considerarsi superato; le moderne metodologie, anche se non sono esenti da frange di dubbio e approssimazione, tengono conto di molteplici fattori che consentono una valutazione assai più ampia. L'esposizione semplice, piana, ma rigorosamente documentata dell'ing. Mayer ha suscitato molto interesse e consenso.

M. B.

Via libera al completamento del tratto Settebagni - Città della Pieve della direttissima Roma - Firenze

NON E' CERTO cosa di tutti i giorni, ha tenuto a dichiarare l'ingegner Mayer, inaugurare una galleria con diametro di dieci metri e una lunghezza di 7.390. Anche se la costruzione della direttissima Roma-Firenze ci ha abituati da tempo all'incontro con opere senz'altro eccezionali. E questa di Castiglione in Teverina non è altro che una delle 28 gallerie, per un totale di 75 chilometri, previste sull'intero percorso. Ma niente di faraonico, come qualcuno si è sentito in dovere di scrivere, ha sottolineato a sua volta il ministro Martinelli, soltanto la possibilità, tanto avvertita e desiderata, di avvicinare al Sud i grandi mercati del Nord italiano ed europeo.

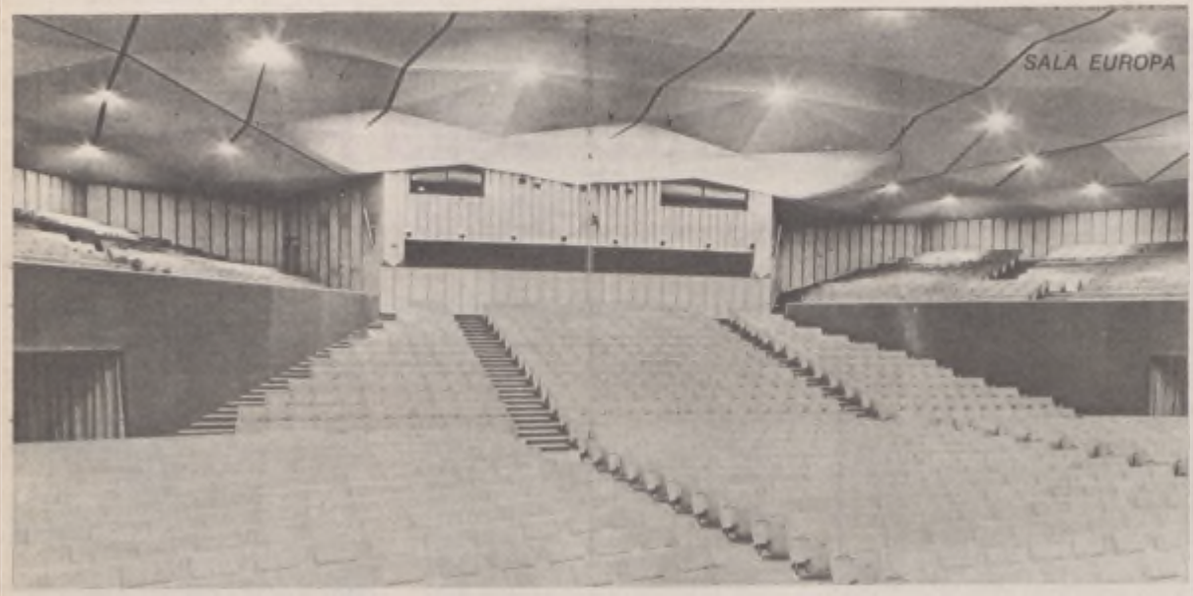
Ed ora eccoci qui, all'imboccatura della galleria, e in festante attesa (la giornata è splendida), come quando da ragazzi sentivamo l'avvicinarsi di un evento sicuramente piacevole. In attesa dell'abbattimento dell'ultimo diaframma. Classica operazione finale. Solo che stavolta nessuna mina brillerà. Sarà sufficiente la pressione avanzante della formidabile macchina esclusivamente progettata per realizzare questa galleria.

Tra l'ansimare implacabile dei 26 martinetti idraulici, dopo pochi minuti la mostruosa perforatrice riesce infatti ad aprire una breccia, e quando si placa dal vano illuminato appaiono sorridenti, sfiniti dall'emozione, gli operai della squadra che hanno contribuito a realizzare questo episodio conclusivo. Poi, accolti dagli urrà di tutti i presenti, si precipitano dall'ultimo ammasso di argilla compatta estratta dal monte per abbracciare colleghi ed amici. E nessuno nasconde le lacrime di gioia, compreso l'ingegnere direttore del cantiere. Una commovente festa di famiglia, con tanto di mortaretti che crepitano nel cielo sereno, mentre le tavole imbandite per un rustico self-service conferiscono ancor maggiore credibilità a questa vittoria del lavoro che non ha trascurato gli elementi umani di fronte alla mortificante potenza della macchina. Qualcosa che ci ha fatto rivivere episodi di un secolo fa, le tradizionali scene dell'incontro entusiasmante delle due « avanzate » nei trafori alpini del Fréjus, del Gottardo, del Moncenisio.

Ci si può commuovere ancora, dunque, in questo nostro asettico, automatizzato, dissacratore mondo. Un segno apparso a tutti di buon auspicio per la costruenda direttissima. Poiché l'apertura della galleria di Castiglione in Teverina ha pure rimosso l'ultimo ostacolo alla realizzazione del tratto Settebagni-Città della Pieve. Importanza convalidata dalla presenza del Ministro dei Trasporti, Martinelli, del Direttore Generale delle Ferrovie, ing. Mayer, e del Vice Direttore ing. Misiti, oltre quella dei dirigenti, tecnici e maestranze del consorzio di imprese che ha appaltato questo V Lotto (Astaldi, Dipenta, Lodigiani, Sogene). La macchina che ha operato il miracolo, sempre guidata e controllata dall'uomo, pesa 750 tonnellate, e racchiude in un armonico complesso, della lunghezza di 250 metri, lo scudo di avanzamento, i meccanismi di scavo e le installazioni di montaggio dei conci in cemento armato per il rivestimento. Con la pressione di un semplice pulsante i suoi martinetti le procurano una spinta di seimila tonnellate, sufficiente a completare la perforazione e a mandar fuori lo scudo. In tal modo ha permesso un avanzamento medio giornaliero di 14 metri, con punte di 27, e per un totale di 300 mila giornate lavorative, fino a com-

L'esultanza delle maestranze dopo la caduta dell'ultimo diaframma; a destra, il Ministro dei Trasporti in visita alla galleria, accompagnato dall'ing. Lodigiani, Presidente del Consorzio FerRoFire.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese



LA SALA « Europa » del Palazzo dei Congressi della Fiera di Bologna, dove avrà luogo, dal 28 settembre al 5 ottobre, la XXI Sessione dell'Associazione Internazionale del Congresso delle Ferrovie (AICCF), Organismo istituito nel 1885 — con sede a Bruxelles — al fine di favorire il progresso delle ferrovie, mediante Congressi periodici e pubblicazioni riguardanti tutte le branche dell'attività ferroviaria. Vi aderiscono oltre 90 Reti dei 5 Continenti. Si tratta dunque di un avvenimento di risonanza mondiale, la cui importanza è anche sottolineata dal numero dei partecipanti: circa mille persone, fra delegati e familiari. La Sessione si svolge sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica.

Presiede il Comitato d'Onore il Ministro dei Trasporti; ne sono membri i Sottosegretari ai Trasporti, il Direttore Generale FS, Rappresentanti di altri Dicasteri, Personalità locali — tra cui i Presidenti del Consiglio e della Giunta della Regione Emilia-Romagna, il Presidente della Provincia di Bologna e il Rettore dell'Ateneo — e Dirigenti di Enti direttamente interessati alla manifestazione.

I lavori del Congresso sono presieduti dal Direttore Generale delle FS, ing. Lucio Mayer; all'organizzazione ha provveduto la nostra Azienda mediante un apposito Comitato presieduto dal Vice Direttore Generale, dott. Ercole Semenza.

S. A.

Saluto a Maria Rubiolo

SE LA FIAT — questa gigantesca industria dalle dimensioni internazionali e con interessi in ogni campo — è riuscita a mantenere un contatto così costante, puntuale ed efficace con la pubblica opinione e il mondo politico, con la stampa e il mondo imprenditoriale, lo si deve soprattutto alla sua politica di pubbliche relazioni e ad una persona, Maria Rubiolo, che quella politica ha incarnato e fatto vivere per più di vent'anni con impareggiabile intelligenza e calore umano. In questi giorni Maria Rubiolo lascia, per raggiunti limiti di età, il suo incarico di responsabile delle Pubbliche Relazioni della FIAT: cioè di un ufficio con 200 dipendenti e un bilancio annuo di 30 miliardi.

La Rubiolo ha impersonato una vera e propria « epoca », del fare pub-

Direttissima

(continua da pag. 15)

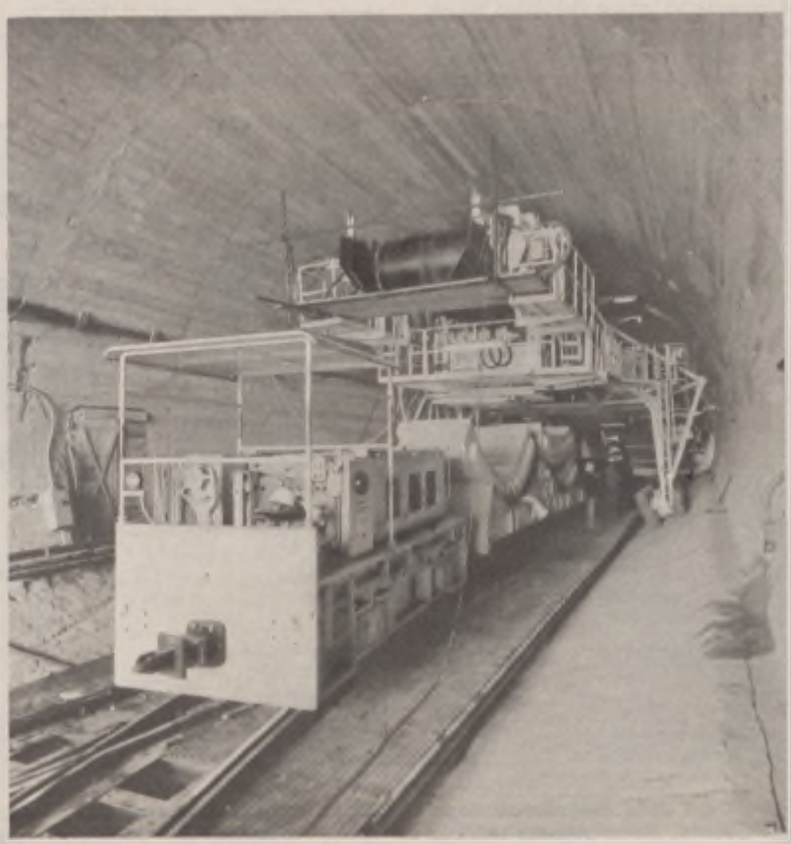
piere in tempo record quest'opera emblematica dell'intera linea, considerato che la galleria di Castiglione in Teverina mette in diretta comunicazione territori appartenenti sia al bacino del Tevere che a quello dell'Arno.

Tutto questo con nemmeno un anno di ritardo sui tempi programmati nel 1969. Così la prossima estate la tratta Settebagni-Città della Pieve sarà un fatto compiuto (quasi metà dell'intero percorso), e fin da allora arrecherà benefici e sensibili riduzioni di percorrenza sia sulle comunicazioni nord-sud che su quelle della Roma-Ancona. Permettendo oltre tutto più frequenti e numerosi treni pendolari. Una possibilità che l'attuale saturazione della linea non può assolutamente offrire, rendendo scadente il nostro servizio pendolari (sono parole dello stesso ing. Mayer) al confronto di quelli analoghi svolti in prossimità delle grandi metropoli europee.

Alcuni finanziamenti ci sono, altri stanno per arrivare, il tracciato dell'ansa di Arezzo è definito, mentre resta ancora da stabilire quello dell'entrata in Firenze, oggetto di tante polemiche, purtroppo non sempre obiettive, ha tenuto a sottolineare ancora il Ministro. E finalmente si potrà andare da Roma a Firenze in un'ora e mezzo soltanto, apportando un decisivo sollievo alla dorsale Milano-Napoli, 850 km, sui 16 mila dell'intera rete, lungo i quali si svolge però il 30% del traffico totale FS.

Sulla via del ritorno, in autostrada, la direttissima in costruzione ci accompagna ancora, fino a Settebagni, con il rilevato, i viadotti già in opera. Vigneti, colline, alberi, cipressi, segnano un paesaggio umbro-laziale tutto armonia. Ma i convogli della direttissima, se ne può star certi, non arrecheranno mai disturbi, e tanto meno danni, a questo meraviglioso ambiente naturale. Passeranno in silenzio, sparati verso Firenze, o viceversa, fino a toccare punte di 250 orari, e senza effettuare alcuna fermata intermedia. Salvo il gioco delle « interconnessioni » con la vecchia linea, la sola attualmente in esercizio.

Livio JANNATTONI



bliche relazioni: quella quasi pionieristica iniziata nell'immediato dopoguerra; e il suo patrimonio di esperienze costituisce un costante punto di riferimento di stile e professionalità.

Incontrando Maria Rubiolo, la prima cosa che si notava era l'affabilità e la straordinaria capacità comunicativa. Ma immediatamente dopo si capiva che quelle non erano soltanto qualità esteriori della sua personalità ma formavano parte integrante di un particolare e personalissimo modo di intendere e vivere il rapporto professionale e l'impegno di lavoro.

Molti dicono che le « pubbliche relazioni » sono solo la seconda anima o, se si vuole, la faccia « umana » della tecnocrazia e dell'efficientismo imprenditoriale. Se ciò è vero si deve dire che Maria Rubiolo, con la ricchezza della sua personalità umana e il risultato del suo lavoro, ha vissuto fino in fondo questa contraddizione e l'ha superata positivamente. Oggi, infatti, fornire all'esterno un'immagine accettabile dell'azienda e dell'attività imprenditoriale o sforzarsi di integrare la piccola realtà aziendale nella grande realtà circostante, non viene più considerato con il metro esclusivo (e miope) del tornaconto ma come un'ineliminabile esigenza sociale e culturale.

Se ciò accade non è per caso ma per il contributo di impegno e passione, di capacità professionale e inventiva, dato da persone come Maria Rubiolo.

Ed è anche per questo che Voci della Rotaia, insieme alle congratulazioni per i qualificatissimi risultati raggiunti in tanti anni di attività, esprime a Maria Rubiolo il saluto più affettuoso e riconoscente.

PIESSE

FLASH
Notizie in breve

A CAGLIARI è stato messo in opera sul viale Elmas uno dei ponti in ferro acciaiato che consentiranno di evitare il passaggio attraverso il centro cittadino dei treni delle Ferrovie complementari sarde. Col nuovo ponte e con altri che seguiranno (di cui uno sulla Carlo Felice) il traffico dei treni verrà convogliato direttamente dalla stazione di Monserrato alla stazione di San Paolo delle Ferrovie dello Stato.

NEI GIORNI 28 e 29 luglio si è riunita a Cuneo la Commissione mista di tecnici ed esperti italiani e francesi per l'esame dei problemi ferroviari, doganali e di polizia, relativi al programma di attuazione dell'accordo per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

LO SCALO ferroviario di Prato verrà quanto prima dotato di nuovi binari, da utilizzare per un migliore svolgimento delle operazioni di carico e smistamento delle merci. La stazione di Prato, specialmente nel periodo estivo, va spesso incontro a periodi di saturazione dello scalo merci — con riguardo alle materie prime ed agli altri prodotti tessili destinati alle lavorazioni pratesi — con conseguenti gravi disagi per le aziende.

IL PROF. Mario Fracastoro docente dell'Università di Torino, ritiene che l'ora legale dovrebbe entrare in vigore ad aprile. La sua tesi è che se con l'adozione dell'ora legale si vuole raggiungere lo scopo di utilizzare al meglio la luce naturale è inevitabile adeguarla al corso solare.

Tenuto conto che il 21 giugno è la giornata più lunga dell'anno, l'ora legale — afferma il prof. Fracastoro — deve coprire un arco di tempo simmetrico a questa data, così come è simmetrica la durata delle giornate: il sole ad esempio sta all'orizzonte per lo stesso numero di ore il 21 aprile e il 21 agosto. Immutato dovrebbe rimanere invece, il termine di applicazione — conclude il prof. Fracastoro — in accordo con le stesse esigenze di simmetria rispetto al corso solare.
Questo spostamento dell'ora legale gioverebbe in particolare a tutti i settori di trasporto.

STA PER entrare in servizio il ponte ferroviario che i militari del reggimento del genio ferrovieri hanno costruito sulla linea ferroviaria Firenze-Pisa, presso Fornacette sul canale Bientina. All'approntamento dell'opera, destinata a sostituire un ponte in muratura pericolante che causa un notevole rallentamento del traffico, hanno lavorato circa 90 tra ufficiali, sottufficiali e militari di truppa. Il ponte è costituito interamente con i nuovi materiali « SE ».

IL COMITATO tecnico amministrativo dell'Azienda ha deliberato il potenziamento della linea ferroviaria Rovigo-Chioggia, mutandone la classifica da secondaria a complementare. Il provvedimento comporta, per i necessari lavori di adeguamento, una spesa di circa 6 miliardi di lire.
A tutt'oggi il traffico ferroviario con portata fino a 18 tonnellate è consentito soltanto fino ad Adria; con i lavori che verranno eseguiti sarà esteso a tutta la linea.

Il lago di Idro, il più piccolo fra quelli bresciani, offrirà ai turisti una sorta di piccolo albergo ricavato da una carrozza letto. La carrozza è stata acquistata a Parigi da un imprenditore milanese che è riuscito a trasportarla sulla spiaggia. Nella foto una carrozza WL della fine del secolo scorso.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

QUELLO di quest'anno è stato un agosto un po' « sofferto ». Il grande esodo verso le località di villeggiatura ha avuto luogo in mezzo a mille difficoltà. Riferendosi al movimento ferroviario dei primi giorni del mese, MOMENTO SERA ha scritto « colmi fino all'inverosimile i convogli diretti al Sud ». Analoga osservazione ha fatto LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO. LA STAMPA, occupandosi di quanto è avvenuto a Torino, ha commentato « una partenza folgorante dopo l'ultimo turno di lavoro ». A Roma, IL MESSAGGERO ha detto « tutti insieme verso le vacanze, aeroporti, stazioni, autostrade presi d'assalto ». ORE 12 ha osservato che il piano programmato dei treni straordinari si è rivelato insufficiente. Stesso giudizio ha espresso l'UNITA'. Anche per PAESE SERA le previsioni della vigilia sono state largamente superate dalla realtà. Meno pessimista IL GIORNALE D'ITALIA con il titolo « Aereo impossibile - treno difficile ».

T. Maiorino su IL GIORNO ha sostenuto che « il punto di saturazione delle Ferrovie dello Stato è stato raggiunto quest'estate nei primi cinque giorni di agosto ». Secondo M. Righetti, che ne ha scritto sul CORRIERE DELLA SERA, l'accorciamento del periodo di ferie, dovuto a motivi di economia, ha avuto conseguenze negative sull'andamento del traffico ed ha aggravato la crisi ferroviaria, mettendo ancora una volta di più in evidenza le carenze del sistema rispetto ai bisogni del Paese. Anche IL GIORNALE ha affermato che, analizzando le statistiche sull'esodo ferroviario, si ha la conferma che quest'anno i più brevi periodi di vacanza che si sono concessi gli italiani hanno creato maggiori problemi concentrando in un arco di tempo più ristretto la mole di lavoro che caratterizzava l'esodo degli scorsi anni. In un servizio speciale per il giornale LA SICILIA, G. De Cristoforo ha scritto che in agosto le ferrovie scoppiano: « una struttura che anche in tempi normali registra gravi carenze, non riesce ovviamente a fronteggiare l'assalto di un sovraccarico eccezionale ».

Situazioni di anormalità nello svolgimento del servizio ferroviario si sono avute d'altra parte, sempre durante il mese di agosto, in dipendenza dello sciopero del personale delle navi traghetto a Civitavecchia prima e di quello dei ferrovieri « autonomi » poi. A proposito di quest'ultimo, si è registrato un vero diluvio di articoli su tutti i quotidiani, chi per giustificarne le cause, chi per condannarle. Non sono mancati i commenti di carattere più generale, come quello di E. Bonacina su PAESE SERA, di S. Tosi su IL RESTO DEL CARLINO, di S. Turone su IL MESSAGGERO, di O. Mazzoni su IL MATTINO. Sulla opportunità di arrivare alla regolamentazione del diritto di sciopero in ossequio al dettato costituzionale si è soffermato C. Casalegno su LA STAMPA, dando il via ad una successiva vivace disputa tra coloro che condividono questa necessità e coloro che la negano.

Passando dalla cronaca ai problemi di carattere più generale che interessano l'Azienda, lo stesso M. Righetti sul CORRIERE DELLA SERA ha annunciato che il programma di interventi straordinari per il potenziamento della rete ferroviaria, a un anno esatto dalla sua approvazione da parte del Parlamento, è entrato decisamente nella fase operativa. LA STAMPA si è pure soffermata sulla destinazione data ai duemila miliardi e sulla ripartizione fatta tra i quindici Compartimenti in cui è divisa la rete ferroviaria. In attuazione del Piano, ha precisato IL POPOLO, sono stati banditi i primi appalti per l'esecuzione dei lavori. Gli stanziamenti di cui si dispone, hanno posto in risalto IL SOLE/24 ORE e IL TEMPO, hanno consentito di ordinare all'industria del settore un notevole quantitativo di materiale rotabile.

Tra le opere che sarà possibile portare a compimento in questo quadro figura anche la « cintura ferroviaria » di Roma, ha scritto l'UNITA' sottolineandone la necessità per alleggerire il sovraffollamento delle stazioni della città e assicurare servizi più rapidi ed efficienti sulle brevi distanze. L'AVANTI! da parte sua ha auspicato che una così importante opera venga tradotta in realtà al più presto. Lo stanziamento deciso è di ben sessantuno miliardi ha precisato IL MESSAGGERO, mentre IL POPOLO ha parlato di un vero e proprio « raccordo anulare su strada ferrata ». I benefici che potranno derivare dall'opera sono stati illustrati anche da IL GLOBO, l'AVVENIRE e MOMENTO SERA.

Le Ferrovie intanto termineranno entro quest'anno l'elaborazione del nuovo piano poliennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria nazionale, che deve essere consegnato al Parlamento nel 1976. Lo ha annunciato IL POPOLO, che ha ripreso l'intervista rilasciata dal Direttore Generale, Ing. Mayer, ad un'Agenzia di stampa.

Se n'è occupato anche IL GLOBO, ponendo l'accento sul problema del traffico delle navi traghetto con la Sardegna.

LA GAZZETTA DEL POPOLO, a proposito dei « piani ferroviari » ha fatto osservare che « per una soluzione integrale dei problemi delle FS occorrerebbe una somma almeno quattro volte maggiore di quella recentemente stanziata ». D'altra parte, ha precisato IL SOLE/24 ORE, è una valutazione fatta dagli stessi tecnici dell'Azienda, che conoscono i problemi nella loro esatta portata. La tesi è stata sostenuta anche da IL GLOBO e IL POPOLO.

Sempre di attualità il problema della « direttissima » Roma-Firenze nel tratto in cui deve attraversare quest'ultima città: si alternano discussioni, polemiche, precisazioni, delle quali si fa volentieri assidua portavoce la stampa, che non manca nel contempo di porre nel giusto risalto i traguardi via via raggiunti verso la completa realizzazione dell'opera, come nel caso dell'abbattimento del diaframma della galleria di Castiglione avvenuto di recente.

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

Una notizia del tutto inattesa ha suscitato polemiche e discussioni in seno ad un'associazione di « amici » della London Underground Rail Society (la sotterranea londinese): un treno sarebbe « disperso » da oltre cento anni nelle gallerie della sotterranea. Un gruppo di appassionati ha deciso di riportarlo alla luce e si è messo subito al lavoro. Sono stati accuratamente consultati registri e documenti relativi al servizio movimento dell'epoca: è risultato che il treno in questione — un modello sperimentale azionato ad aria compressa — partì nel 1865 da una stazione della zona meridionale di Londra e da allora non figura più rientrato in deposito!

MG

DUE GOCCE di collirio, dice, due gocce di collirio. Tenta d'infilare il contagocce negli occhi arrossati; il collirio gli scappa via, gli gronda sugli zigomi. Fa niente, si rassegna l'uomo, e riprende a parlare lento, distaccato. Cento milioni truffati, dice, cento milioni l'anno. Ma è un calcolo presuntivo. Nessuno sa con precisione quanti siano i furbi che riescono a non pagare il pedaggio sulle autostrade.

La cattiva strada delle autostrade

di MARCELLO BUZZOLI

Boh, e chi li conta? Per uno che ne pizzichi, dieci la fanno franca. L'uomo mette via la boccetta del collirio. E' stanco, rassegnato. Da sei ore sta nel gabbiotto di vetro, il casello dell'autostrada. Il suo regno, la sua cella, la sua croce. Annotta. Il traffico scarso si dirada ancor più. I fari delle automobili lontane sono lucciole erratiche. Gli ingorghi del mese d'agosto, le code di dodici chilometri davanti ai caselli appartengono già al passato, sono un ricordo un po' irreale. Anche per quest'anno è finita la grande pazzia, le vacanze sbagliate della gente sbagliata. I villeggianti d'agosto, i pendolari della domenica, quelli hanno pagato tutti. Non sono mica loro a fare i furbi, dice l'impiegato del casello. Parla con calma, senza acrimonia. I camionisti, gli abitué, con quelli bisogna tenere gli occhi aperti. Non per nulla, il primo che è stato pizzicato era proprio un camionista. Come funzionava la truffa? Beh, un congegno abbastanza elementare. Mi spiego con un esempio. Un camionista deve andare da Roma a Padova. Entra in autostrada al casello Roma Nord e riceve la scheda da riconsegnare all'uscita per il calcolo del pedaggio. Quando arriva a Padova, finge di aver smarrito la scheda e, a norma di regolamento, paga il pedaggio corrispondente alla distanza fra la stazione d'entrata più lontana (che in questo caso è appunto Roma Nord) e quella d'uscita. E fin qui il furbo non ha guadagnato né perduto una lira. Okay? Il machiavello scatta nel viaggio di ritorno. Il camionista parte da Padova, s'immette sull'autostrada, ma non arriva fino a Roma; esce un po' prima, imbocca lo svincolo di Orte e a quel casellante esibisce la scheda « smarrita ». E a questo punto il gioco è fatto, la metamorfosi è perfetta. L'esattore ha di fronte un camionista che è entrato in autostrada a Roma (lo attesta la scheda) e ha compiuto un tratto di soli sessanta chilometri, quanti ne distano dalla capitale ad Orte. Il pedaggio da sborsare è di mille lire e non di diecimila. Quando il traffico è intenso e c'è una coda di veicoli strombazzanti, chi fa caso che l'autotreno proveniva dal Nord e non dal Sud? L'impiegato se controlla le schede, non può mica guardare le corsie e poi in alcune autostrade ci sono più ingressi e più corsie. Il trucco di Orte è stato ormai disinnescato, ma chissà quanti altri trucchi sono ancora da scoprire. I piccoli scienziati dell'imbroglio sono inesauribili, studiano sempre nuovi sistemi. C'è gente che non dorme la notte, per truffare le autostrade. Alla stazione di servizio Cantagallo, vicino a Bologna, gli autisti si scambiano le schede, una specie di « borsa-tagliandi » e le contrattazioni si svolgono in pubblico. Una storia incredibile, dice rassegnato il casellante e sbatte gli

(continua a pg. 24)

CON OGNI SPECIE DI MEZZO DI TRASPORTO IN TERRITORIO LAZIALE E ABRUZZESE-MOLISANO

Viaggio a ritroso nel tempo

di LIVIO JANNATTONI

QUINDICI anni di ininterrotto lavoro e ventitrè volumi già pubblicati. Questo il bilancio, a tutt'oggi, della « Storia dei trasporti italiani » di Francesco Ogliari, fermodellista convinto e convincente, direttore del Museo della Scienza e della Tecnica, che nella non ricca letteratura sull'argomento porta ormai il peso e i contributi di una originalità di impostazione oltre che della indubbia vastità di concezione. Storia programmata e realizzata regione per regione, e ogni regione percorsa e perlustrata nella realtà, oltre che « rapinata » delle carte superstiti, fino a superare ad opera compiuta i trenta volumi per un totale di molte migliaia di pagine ed un numero quasi doppio di illustrazioni. Poiché la severa partizione cronologica della materia è tutta punteggiata e confortata da fotografie, incisioni, riproduzioni di testate, di articoli e perfino di intere pagine di quotidiano, biglietti, documenti vari, manoscritti, piante, carte, elenchi, indici. Quasi un tagliar la testa al toro documentario, con un « visivo » preponderante e il « parlato » ridotto all'essenziale. Collage estroso e piacevole, se vogliamo vederlo da altra angolazione, ma sempre relativo ad una vendemmia tipografica da annata eccezionale, e comunque repertorio di vita e di costume che si dimostra praticamente inesauribile.

L'opera ha avuto inizio nel 1961 con il primo volume della Lombardia dedicato interamente a Milano, ed ora alla IX edizione. Ai quattro volumi riguardanti la Lombardia sono poi seguiti quello, unico, della Liguria, i due delle Tre Venezie, gli altri due del Piemonte e Valle d'Aosta, il singolo dell'Emilia-Romagna, i quattro di Toscana-Marche-Umbria, i primi tre dedicati alla Campania-Puglia-Basilicata-Calabria. E ho tralasciato i sei di Lazio-Abruzzo-Molise, **Partiamo insieme** (titolo come gli altri semplice e bizzarro, che tenta invano il disimpegno dalla nostalgia), poiché mi occuperò in particolare di questi bellissimi tomi che hanno in Roma il loro punto di forza. Duemila pagine, illustratissime, ed un prezzo complessivo di 110 mila lire. Più che giustificato dalla mole e dalla ricchezza del materiale presentato, che già nel solo corredo iconografico riesce a mettere a fuoco il periodo che va dal 1800 al 1974, cioè dalla placida navigazione tiberina di allora fino all'attuale panorama ATAC, STEFER, FS, autolinee, navigazione marittima e aerea. Una trattazione che trova entusiasta e concorde anche chi, come me, ormai da cinque lustri ha familiari e si occupa dei medesimi temi, sia sul fronte « romanistico » che su quello ferroviario.

A Ogliari non sfugge davvero nulla, a dimostrazione di una non comune conoscenza ambientale del territorio romano. E non è cosa da poco, specie per chi non ne faccia esplicita professione o particolare commercio culturale.

Nel 1902 si inaugura il tunnel sotto il Quirinale, mentre il luglio 1905 vede il primo omnibus automobile della Società Roma Tramways Omnibus percorrere alcune vie della

Capitale. Il 27 settembre 1907 un « Canotto-automobile » solca invece le acque del Tevere. Nel 1911 è il Comune a inaugurare la prima linea municipale, e il 4 maggio 1912, curioso particolare, una di quelle vetture tramviarie precipita da Via Cremona (scomparsa poi con la creazione di Via dei Fori Imperiali) nel sottostante Foro Romano.

Agli inizi ci ritroviamo ancora all'epoca del viaggiare romantico, costoso e rischioso, sul Tevere e sulle strade di posta, ma già nel giugno 1845 le prime avvertite esigenze del trasporto urbano collettivo portano alla istituzione di una linea di omnibus da Piazza Venezia a San Paolo fuori le mura. E di lì a un decennio il treno, con la primogenita Roma-Frascati, e tanti altri progetti e limitate realizzazioni. Poi Roma italiana e la conseguente irradiazione dalla Capitale di altre linee, verso Firenze-Bologna, verso l'Adriatico, con la penetrazione nel territorio abruzzese, ancora immerso in una verginità primordiale. Proprio cento anni fa la locomotiva correva per la prima volta dall'Aquila a Pescara, e nell'ottobre del 1883 dall'Aquila a Rieti e Terni. Una tranvia, anzi **Guido-via**, da Roma a Tivoli era già stata inaugurata nell'agosto del '79.

Tutto un districarsi di binari, e un via vai di altri mezzi di trasporto, che a prima vista sembrano aver come unico scopo quello di offrire la possibilità di ritrovarsi a ciociari, abruzzesi, molisani, sabini e romani, che da tempo immemorabile contraggono tra loro legami di sangue. Da qui la necessità di facilitare gli incontri fra genitori e figli, suoceri generi e nuore, fratelli e sorelle sparsi nel territorio delle tre regioni.

Ecco perciò gli entusiasmi per la ferrovia Sangritana, e, data fatidica, 12 giugno 1905, la visione dei sovrani a bordo del treno elettrico Chieti città - Chieti Stazione. Fermandosi a cavallo tra i due secoli ecco ancora, in attesa alle stazioni, prima le vetture postali a cavalli poi gli autobus, per raccordare la linea ferroviaria con le località non toccate dai binari. Prelevati alla stazione di Tivoli alle 16, si poteva essere così alle 17,15 al Fosso di S. Ceciliano, alle 18, sotto Ceciliano, alle 18,45 sotto Cerreto Laziale, e alle 19,15 a Gerano.

Un vivere placido, senza affanni, che sembra rispecchiarsi nella notizia data alla fine dell'87 dalla stampa romana e riguardante l'imminente entrata in servizio di dieci vaporetti-omnibus, che avrebbero dovuto solcare le acque del Tevere dalla Basilica di S. Paolo ai prati dell'Acquacetosa. Cinquanta persone per ogni battello, una lira per l'intero percorso, con frazioni da 5 a 20 centesimi per le tratte intermedie, e orario previsto dalle 6 alle 20 in inverno, dalle 5 alle 23 in periodo estivo.

A Ponte Molle, continuo a rosicchiare nel « monumento » Ogliari, i romani ci si potranno recare anche in tram elettrico a partire dal 12 luglio 1890. Il re fu chiamato a godere in anteprima del meraviglioso ritrovato tecnico. A Villa Massani, all'inizio della Flaminia, « si fece muovere una vettura sul binario interno dello stabilimento. Di là, scivolando dolcemente sulle rotaie, mossa dalla corrente elettrica arrivò fino alla Piazza del Popolo seguita, udite, udite!, in carrozza, dal re, eroe di Villafranca, e dagli altri invitati che si interessarono moltissimo a quello spettacolo veramente nuovo e bello ». Ma sempre a distanza di sicurezza.

Un progetto di « Tramvia elettrica per collegare Roma colla spiaggia di Piana Bella presso Ostia » è presentato nel 1898 dagli ingegneri Edgardo Negri e Silvio Chiesa. E allorché nel 1900 viene preventivato di applicare la trazione elettrica al trasporto ferroviario, la scelta per « l'esperimento a terza rotaia » cade anche sulla tratta Bivio Mandrione-Frascati oltre che sulla Milano-Monza. Ma per la linea romana l'idea verrà quasi subito abbandonata.

In compenso era in esercizio in quegli anni la linea Nettuno-Anzio-Albano Laziale. Pensate che meraviglia! Bagnarsi nel Tirreno, abbronzarsi, e ritirarsi a sera sotto le pergole dei Castelli. L'ansimare delle locomotive all'attacco dei Colli Albani aveva tuttavia qualcosa di penoso e di chiassoso, in aperto contrasto con la quiete difesa secondo una parola d'ordine che tutti allora si impegnavano a rispettare. Un esempio. Fa servizio sulla linea mare-colli anche la bella locomotiva 8047, di cui è responsabile il macchinista Tullio Del Mestre. Purtroppo il fragore della macchina si fa più evidente in prossimità della mèta, proprio all'altezza della chiesa parrocchiale della Cecchina, e una certa corsa càpita in piena siesta dell'arciprete. All'inizio lamentele immancabili, poi un tacito accordo. In quel punto Zi Tullio eviterà per quanto possibile fischi e sbuffi, ritrovando immancabilmente, al « rallentamento », messaggero di terrena riconoscenza, il sagrestano parrocchiale con del buon vino fresco di grotta da offrire a lui e al fuochista.

Raccolta di biglietti tranviari di Roma e Genova e della Roma-Lido di Ostia. Sotto, cartolina ricordo per l'inaugurazione della ferrovia elettrica a Chieti nel 1905. Nelle foto a sinistra, un convoglio della Roma Tivoli e passeggeri in attesa del treno sulla Roma Avezzano.

CINEMA

Il musical tra passato e futuro

IL FANTASMA DEL PALCOSCENICO di Brian De Palma (affermato regista della televisione americana), è un film importante per tanti aspetti. Il principale tra questi è che costringe a rimeditare sulla funzione spettacolare svolta dalla musica nel cinema. La nascita del musical coincide con la nascita stessa del cinema sonoro. Allora musica e canzoni si trasferirono da Broadway a Hollywood, che poteva certo ospitarli con sfarzo superiore a quello di qualsiasi palcoscenico. Vennero così i film delle grandi case specializzate (la WB, la RKO ecc.) e di eccezionali artisti come Busby Berkeley e Fred Astaire. In quei film il « pezzo musicale » costituisce solo un inserto all'interno della storia proposta, e la sua giustificazione « narrativa » è in genere assai debole. Il musical è il trionfo della formalizzazione: mai genere cinematografico è giunto a tale grado di stilizzazione in senso antirealistico della recitazione, delle scenografie, dei costumi, dei colori, dei movimenti di macchina. Sganciato da qualsiasi necessità narrativa o realistica il musical aveva solo una condizione: fare ed essere spettacolo. E in questo senso il musical ha ribadito per anni una regola fondamentale del cinema hollywoodiano: esibire trionfalmente una immagine della realtà ritagliandola però artificiosamente e acriticamente dalle condizioni oggettive da cui quella stessa realtà deriva.

Venne la guerra e negli anni difficili che seguirono il musical subisce una profonda trasformazione: da una parte diventa più « realistico », nel senso che la danza investe situazioni anche quotidiane (si balla per le strade e nei parchi, sia pure ricostruiti totalmente in studio); dall'altra parte si cerca una continuità più marcata fra la « storia » e il « numero » musicale.

Ma da allora ad oggi il musical ha avuto un'evoluzione incessante, fino a giungere ad un film come **Il fantasma del palcoscenico**, dove la musica supera abbondantemente il momento spettacolare per diventare vero e proprio elemento ideologico. Ma nel film di De Palma sono rovesciati tutti i termini del problema: la musica infatti non è più elemento di supporto di una storia che ha vita autonoma, ma è elemento prioritario di tutto il film.

Il fantasma del palcoscenico, attraverso toni provocatoriamente fiabeschi, racconta la storia della tragica ascesa di un giovane musicista nel mondo della musica pop americana. In questo suo itinerario professionale e sentimentale il protagonista del film incontra tutto quello che di più terribile la società contemporanea può offrire: l'inganno, la violenza fisica e morale, lo sfruttamento feroce, l'abbiezione e, infine, la morte. Il tutto scandito da una musica che è elemento integrante e insostituibile per il film e le scelte stesse operate (coscientemente o no) dai protagonisti. Ma al di là dei diversi piani estetici — dal grottesco al kitch, dal surrealismo al liberty, dall'underground al revival ecc. — il film dimostra anche un notevole rigore ideologico. Infatti ne **Il fantasma del palcoscenico** il mondo della musica pop diventa un grottesco e allucinante specchio della società cosiddetta consumistica. Identiche le norme morali e i sentimenti predominanti (ambizione, arrivismo, prevaricazione ecc.), ma identica soprattutto l'indifferenza della gente: nel film rappresentata metaforicamente dalle masse di giovani esaltati che inneggiando a musiche e divi della canzone non si accorgono (ma forse sì) di inneggiare anche alla violenza e all'orrore che essi rappresentano, di applaudire omicidi e vittime, sfruttati e sfruttatori.

A questo universo di abbiezione nessuno sfugge e nessuno si oppone. Anche i protagonisti principali del film non si oppongono ma si adeguano a quel mondo e per la loro scalata al successo e alla notorietà usano gli stessi mezzi degli altri: l'inganno, la corruzione, il compromesso. Questo è il lato più amaro di un film che dalla prima all'ultima sequenza è invece un inno alla fantasia, alla giovinezza, alla vita.

Un'inquadratura de « Il fantasma del palcoscenico » di Brian De Palma.

I FILM DA VEDERE

Frankenstein junior
di Mel Brooks

Il fantasma del palcoscenico
di Brian De Palma

Profumo di donna
di Dino Risi

Professione reporter
di Michelangelo Antonioni

Ultimo tango a Parigi
di Bernardo Bertolucci
(riedizione)

Cabaret
di Bob Fosse (riedizione)

E Johnny prese il fucile
di Dalton Trumbo

TELEVISIONE

Tra ironia e leggenda

I VIAGGI STRAORDINARI di Moritz August Benjowski, lo sceneggiato storico in quattro puntate andato in onda sul piccolo schermo in queste settimane, che ricostruisce le gesta del romantico avventuriero ungherese vissuto nella seconda metà del Settecento, sembra a prima vista riecheggiare quei temi di viaggio e di avventura tipici di certa letteratura del secolo scorso. In realtà il personaggio letterario di Benjowski, pur attraverso le sue rocambolesche avventure, presenta, qualche importante elemento di differenziazione.

Lo sceneggiato televisivo, realizzato dalla tedesca Bavaria Film e diretto da Fritz Ungelter, si basa sugli appunti di viaggio scritti dallo stesso protagonista e pubblicati a Londra nel 1791.

La vicenda è naturalmente ricca di colpi di scena: da un tentativo di fuga attraverso il Mar Baltico dopo lo sfortunato epilogo della Confederazione dei Nobili Polacchi alle battaglie contro i cacciatori di teste delle isole del Pacifico, dal sanguinoso attacco a un forte siberiano all'apoteosi finale, quando a conclusione di tante peripezie, Moritz August Benjowski viene addirittura incoronato imperatore nel Madagascar.

L'aspetto innovativo del personaggio di Benjowski consiste in come esso riesce a mettere a frutto, politicamente e culturalmente, le sue esperienze. Non è cioè come quegli analoghi personaggi letterari del suo tempo che passano da avventura ad avventura rimanendo sempre eguali a loro stessi. Benjowski invece cresce e si matura, e il suo personaggio acquista contorni e caratteristiche sempre più definite e articolate. La sua esperienza esistenziale diventa insomma anche un'esperienza morale. E quando a Benjowski, alla fine dello sceneggiato, viene offerto di colonizzare il Madagascar, egli riesce senza spargimenti di sangue e con il pieno consenso dei sudditi a conquistare addirittura un impero.

In altri termini è l'ipotesi di un « colonialismo » alternativo a quello che stava scatenandosi in quegli anni. Benjowski, beninteso, è un « colonialista » anche lui, ma è un uomo che contesta pubblicamente i metodi della burocrazia coloniale francese e l'ipocrisia del tempo. E anche come tipico personaggio d'avventura Benjowski si presenta come un modello alternativo: dove all'eroismo e al coraggio senza ombre unisce costantemente l'ironia e l'intelligenza.

SEGNALAZIONI TV

Carlo Mauri, il noto alpinista esploratore, partirà nei prossimi giorni con una équipe televisiva per girare « Le montagne del mondo », un programma in sette puntate realizzato in coproduzione tra la Rai e la Mount Street Film.

Le puntate dell'inchiesta saranno dedicate a l'Himalaya, le montagne dell'Africa, le Ande, le Montagne Rocciose e le montagne dell'Alaska, le Alpi, i monti Urali e il Caucaso, le montagne sacre (dall'Olimpo al Sinai, dall'Ararat ai monti del Giappone).

* * *

Manuela Kusterman sarà la Contessa di Castiglione in uno sceneggiato TV in due puntate scritto e diretto da Dante Guardamagna, attualmente in lavorazione presso il Centro di Produzione di Milano.

Fra gli interpreti principali: Vincenzo De Toma, Francesco Jovine, Roberto Bisacco e Renato Mori.

La Contessa di Castiglione, la grande seduttrice dell'Ottocento, la « dame de coeur » della corte di Napoleone III, ormai vecchia e sola nel suo palazzo parigino, dove tutti gli specchi sono stati velati di nero perché non riflettano la sua immagine, ripercorre in un lunghissimo flash-back tutto il suo passato.

LIBRI

Pubblicazioni utili

I SEGNALI luminosi ferroviari — materia professionale di fondamentale importanza per larghe schiere di ferrovieri di quasi tutti i servizi — sono l'oggetto di una pregevole opera pubblicata recentemente a cura del **CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani).**

Si tratta de **« I segnali luminosi nelle FS » di Vittorio Finzi,** Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici di Genova.

L'opera per l'originalità dell'impostazione didattica (programmi « finalizzati », quiz ed esami riepilogativi ecc.) e la funzionalità del corredo grafico e della veste tipografica, si pone come strumento quasi insostituibile per lo studio individuale e collettivo della delicata materia.

Argomenti come « piani schematici delle stazioni e dei bivi », « segnalamento delle linee con blocco automatico e delle linee banalizzate » ecc., diventano sulle pagine dell'ing. Finzi argomenti facilmente e, soprattutto, rapidamente accessibili a tutti.

* * *

Per chi desiderasse avere un quadro aggiornato delle strutture amministrative della nostra Azienda, ecco un'interessante opera edita dal CAFI (Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano): **L'ordinamento dell'Azienda ferroviaria** di Aldo Bonforti ed Emilio Ventre. L'opera anche se impostata con carattere rigorosamente professionale affronta con ammirevole chiarezza didattica tutti gli aspetti della materia: dall'evoluzione storica delle Ferrovie all'ordinamento vero e proprio dell'Azienda F.S., dalle strutture dell'amministrazione centrale e periferica dell'azienda alla partecipazione delle F.S. ad organismi internazionali e nazionali.

Nell'opera un particolare approfondimento è riservato anche alla Banca Nazionale delle Comunicazioni e al Dopolavoro Ferroviario.

SEGNALAZIONI LIBRI

Italia, Italia di Peter Nichols - Garzanti Editore, pp. 344, L. 4.200.
Un giornalista inglese parla dell'Italia e degli italiani. Con occhio affettuoso e severo un lungo resoconto sul carattere nazionale.

La mutazione femminile di Carla Ravaioli - Bompiani Editore, L. 2.000.
Conversazioni con Alberto Moravia sulla condizione della donna nella società italiana.

Titanic latitudine 41° Nord di Walter Lord - Garzanti Editore, pp. 192, L. 1.600.
Una minuziosa ricostruzione, fondata su testimonianze dirette, del naufragio che commosse il mondo.

Meditazione di Domenico Di Saverio - Edizioni Centro Sociale, Taranto - pp. 83, L. 1.800.

Senso unico di Domenico Di Saverio - Edizioni « SS. Croce », pp. 48.
Gli ultimi due volumi di poesie di Domenico Di Saverio. Una lirica coinvolta e coinvolgente nei problemi più vivi del nostro universo quotidiano, nei fenomeni decisivi della nostra storia.

I re del ring di Alfredo Pigna - Garzanti Editore, pp. 368, L. 1.500.
La storia dei più famosi pesi massimi narrata dal noto giornalista sportivo. Da Jim Corbett a Jack Dempsey, da Gene Tunney a Carnera, da Joe Louis a Marciano e Cassius Clay, uno spaccato quasi inedito su certi aspetti della società del nostro secolo.

Impariamo di nuovo ad amare di Maurice Mességué - Mondadori Editore, L. 3.800.
Erbe tuttofare, tisane miracolose, zuppe d'amore in un'orgia di buonsenso contadinesco e di fanatica fiducia per le risorse della natura.

Le grandi scoperte geografiche e la nascita del colonialismo di Francesco Surdich - Edizioni La Nuova Italia, pp. 135, L. 1.600.

L'avventura Alpinismo di Reinhold Messner - Athesia Bolzano, pp. 127, L. 5.500.

Aeromodellismo di Manfredi Pintus - De Vecchi Editore, pp. 159, L. 3.500.

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Uni Funk

TRE novità contemporanee della Uni Funk si affacciano sul mercato discografico: Perez Prado, Rupie Edwards e The Crosswinds. Non c'è bisogno di presentazioni per Perez Prado, uno dei più importanti direttori d'orchestra sudamericani. In questo 45 giri fresco di stampa ci presenta due brani inediti, caratteristici del suo stile: « Necesito trabajar » e « Cubana mambo », di cui soltanto il primo porta la sua firma.

Non ci sembra che questo disco sia il più riuscito tra quelli che Prado ha inciso; si notano, infatti, due brani un po' vecchi nella struttura e nel colore dell'arrangiamento: in pratica sono un cha-cha-cha ed un mambo bagnati un po' della nuova onda musicale sud americana, risultando, però, un prodotto ibrido tra il nuovo e il vecchio. Intendiamoci: la carica e le idee ci sono sempre, solo che sono espresse in una maniera non troppo usuale per lui. Un esperimento, per concludere, non perfettamente riuscito, ma che portato avanti con più cura potrà dare i suoi frutti.

Molto strano, invece, il 45 di Rupie Edwards formato da « Ire feelings (Skanga) » e « Feeling high », due brani molto simili fra loro ma simpaticamente nuovi. Un arrangiamento ed un'esecuzione scarna, ridotta all'osso in alcuni punti, e la ripetizione quasi ossessiva di una parola (Skanga, appunto). Molto interessante e soprattutto diverso dalla massa. Un raggae che potrà dare delle soddisfazioni sia a Edwards che alla Uni Funk.

Del terzo si può dire poco: arrangiamento non troppo curato e canzone che è una via di mezzo tra il Daniel Sentacruz Ensemble, Andy Bono e El Pasador. Un ritornello ripetuto all'infinito con coretti di sottofondo, primeggiare delle tastiere. Ballabilissimo. Per concludere una novità in breve: è uscito in questi giorni « Una storia d'amore » un lp di Juli & Julie, un duo che sta ottenendo qualche affermazione con il 45 che dà il nome al 33 giri. Dei brani presenti in questo disco (pubblicato anche su nastro) ricordiamo il già citato « Una storia d'amore », « Essere in due », « Ti vorrei » e « Un giorno di più ». Il disco è stato inciso per la Yep ed è distibuito dalla Se. Di.

CLASSIFICHE

45 GIRI

1) L'importante è finire - Mina (PDU)
2) L'alba - Riccardo Cocciante (RCA Italiana).
3) Sei bellissima - Loredana Bertè (CGD).
4) Sabato pomeriggio - Claudio Baglioni (RCA Italiana).
5) Una storia d'amore - Juli & Julie (Yep).
6) Take my heart - Jacky James (Joker).
7) Buonasera dottore - Claudia Mori (Clan).
8) Candy baby - Beano (Deram).
9) Ice blocks - Golden Mercury (Yep).
10) Rosa - Patrizio Sandrelli e I Players (Smash).

33 GIRI E NASTRI

1) Incontro - Patty Pravo (RCA Italiana).
2) Profondo rosso - Goblin (Cinevox).
3) Tommy - Esecutori vari (Polydor).
4) ... Del mio meglio n. 3 - Mina (PDU).
5) 20a raccolta - Fausto Papetti Sax (Durium).
6) Rock'n'roll - John Lennon (Apple).
7) L'alba - Riccardo Cocciante (RCA Italiana).
8) Sax Club Number 9 - Gil Ventura (Odeon).
9) Se davvero mi vuoi bene... tornerò - I Santo California (Yep).
10) Yuppi du - Esecutori vari (Clan).

SONO USCITI SUL MERCATO
45 GIRI

Eleanor Rigby / Trip to paradise - Raptus (Odeon).

Just a friend / If I ask you - C & M (Ariston).

Cieli azzurri / Per Elisa - Giovanni Fenati (Ariston).

Il protettore / Viva l'estate - Carlo Dapporto (Area).

Supersonic band / Big fool - Jerry Mantron (Pull).

Baby-get it on / Ready for you baby - Ike & Tina Turner (United Artists).

And you call that love / Loving you gets better with time - Vernon Burch (United Artists).

Bandolero / El quijote - Juan Carlos Calderon (CBS).

Feelings / Funk city rock - John Daniels / John Daniel's Group (Durium M.E.).

33 GIRI E NASTRI

Dischi caldi... caldi... caldi... 1 - Giambasso e Peppin De Sguilla (Ghibli).

Acquario - Nini Rosso (Sprint).

Essere o non essere? Essere, essere, essere - Il Volo (Numero Uno).

Skinny woman - Ramasandiran Somusundaram (Magma).

The real McCoy n. 2 - Augusto Martelli & The Real McCoy (Aguamanda).

Batê pà tu - Baiano & Os Novos Caetanos (Derby).

La cattiva strada delle autostrade

(segue da pag. 19)

occhi arrossati. Lentamente approda un pachiderma TIR. Nell'aria c'è puzzo di gasolio e di pneumatici. Il casellante s'accomiata da noi con un cenno del capo. La breve intervista è finita.

E' proprio vero che è così facile viaggiare a sbafo sui nastri d'asfalto italiani? Via, non esageriamo. Negli ultimi due anni e mezzo si contano non meno di centocinquanta condanne (due mesi di reclusione con la condizionale e una multa di 50 mila lire) inflitte ad utenti fraudolenti. La lodevole severità con cui la magistratura punisce le frodi non può non scoraggiare i potenziali bari delle schede. Anche per questo, l'erosione del gettito tariffario imputabile alle evasioni ha proporzioni limitate e pesa in maniera trascurabile sulla difficile situazione finanziaria in cui versano le Società concessionarie delle autostrade. Da qualche mese se ne parlava in sordina; ora però che il problema è arrivato al punto di rottura, si è dissolta anche la compiacente cortina di riserbo. Carte in tavola, dunque. Le Società a prevalente capitale pubblico (alcune sono controllate dall'IRI) cui è affidata in concessione la gestione delle autostrade nazionali sono una ventina: le rappresenta una pugnace Associazione, l'AISCAT.

L'istituto della concessione in Italia è abbastanza elastico e consente un po' di tutto. Sarebbe impossibile entrare nel dettagli e rifare la storia di tutte le concessioni susseguitesi nel tempo, a cominciare da quelle attuate con la cosiddetta « legge Romita ». Basterà dire che ai concessionari non furono imposte condizioni inique né obblighi troppo onerosi. Ci furono contributi statali; ci furono piani finanziari concordati fra le parti scontando un deficit iniziale di gestione; le tariffe di pedaggio vennero del pari concordate. Ulteriori iniezioni tonificanti furono praticate alle autostrade IRI mediante l'assegnazione gratuita d'importanti tronchi altamente redditizi e per i quali venne richiesto, come contropartita, soltanto l'onere del raddoppio della carreggiata. In conclusione, c'erano le premesse (almeno sulla carta) per garantire l'equilibrio economico e finanziario degli Enti concessionari che, invece, si trovano oggi a navigare in agitatissime acque, avendo accumulato debiti che s'aggirano sui duemila e trecento miliardi. Le cause? Sentiamo l'AISCAT: la recessione del traffico automobilistico derivante dalla crisi energetica; l'incremento iperbolico dei costi di manutenzione e di costruzione; l'aumento del prezzo del denaro erogato con sempre maggiori difficoltà dalle Banche creditrici; gli accresciuti oneri fiscali derivanti dall'IVA. Apparentemente il ragionamento non fa una grinza, ma, a ben guardare, sono mezze verità. Il dissesto, che si va profilando in tutta la sua ampiezza e gravità, ha origini più profonde e d'altra natura; chiama in causa la mancata pianificazione del territorio, la parossistica e macroscopica espansione della rete d'asfalto, la poco oculata amministrazione delle concessionarie, le preoccupazioni clientelari di certi uomini politici, la speculazione di certi ambienti finanziari, l'incuria per lo sviluppo delle ferrovie, e in genere per i sistemi di trasporto collettivo, urbani e interurbani. La recessione del traffico automobilistico, l'IVA, l'aumentato costo delle opere hanno soltanto contribuito (e contribuiscono) ad aggravare una crisi che era inevitabile e che sarebbe esplosa in ogni caso.

Ad importanti conclusioni è pervenuta di recente la Commissione di otto esperti istituita dal Ministro dei Lavori Pubblici, Bucalossi, proprio al fine di fare un po' di luce sul dissesto delle autostrade, infrangendo lo schermo della connivenza e della non disinteressata solidarietà. L'istituto della concessione che prevedeva l'autofinanziamento delle autostrade (con un contributo dello Stato non superiore al 40 per cento) ha fatto cilecca. La redditività delle infrastrutture è stata calcolata con eccessivo ottimismo sulla base di flussi di traffico che (crisi energetica a parte) risultano irreali e « incompatibili con la portata stessa dell'autostrada ». Le vie d'asfalto sono state costruite per le comunicazioni a lunga distanza, trascurando le aree fortemente urbanizzate, con conseguente perdita di consideravoli correnti veicolari. A questi e agli altri rilievi della Commissione Bucalossi, che lo spazio ci vieta di riportare, si debbono aggiungere prese di posizione e denunce non meno significative, provenienti da persone non certo sospette di lavorare per il re di Prussia. Il presidente dell'ACI, Filippo Carpi de' Resmini, e il professor Aimone Jelmoni (il progettista della Milano-Napoli, della Genova-Sestri e di altre importanti opere) non sono stati teneri con le Società concessionarie. Insomma, il mito delle autostrade « che si pagano da sé » è andato in pezzi; anzi adesso bisognerà correre d'urgenza ai ripari: erogazione di fondi, crediti agevolati, sgravi fiscali, ecc. Al solito pagherà Pantalone.

E per arrivare a questo bel risultato, la « stradomania » (la parola è di Cederna) italiana ha fatto scempio del paesaggio, ha distrutto ogni equilibrio biologico, ha avvelenato la flora, ha disperso la fauna, ha inquinato l'aria e l'acqua. Finalmente si comincia a comprendere l'errore compiuto e la necessità di tornare al treno; purtroppo, la riscoperta della ferrovia arriva con trent'anni di ritardo.

M. B.

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

a cura di
G.B. Pellegrini

ECCOCI di nuovo insieme, dopo la sosta estiva.

E' d'obbligo iniziare con le notizie d'ordine generale.

A nessuno sarà sfuggita la sollecitudine, con la quale, nella circostanza, il Parlamento ha approvato il disegno di legge che dava attuazione agli accordi Governo-Sindacati in materia di indennità integrativa speciale, di quote di aggiunta di famiglia e di miglioramento alle pensioni inferiori a 100 mila lire mensili. Tale disegno di legge, infatti, presentato al Senato il 25-6-75, è entrato in vigore nell'ordinamento giuridico il 15-8-75 come L. 31 luglio 1975 n. 364 (G.U. n. 216 del 14-8-75).

Va detto subito che il principio informatore di questa legge è di rendere uniformi gli istituti retributivi comuni del settore pubblico e di quello privato, eliminando gradualmente gli aspetti sperequativi fra di loro esistenti, sempre, però, nel rispetto delle diverse situazioni giuridiche che differenziano i due tipi di rapporto d'impiego.

Qui di seguito si elencano i miglioramenti economici derivanti ai trattamenti di quiescenza:

a) indennità integrativa speciale

Dal 1°-7-75 passa da L. 38.720 a L. 46.160; dal 1°-1-76 quest'ultimo importo sarà aumentato di L. 2.480 nonché dell'80% del valore dei punti di variazione dell'indice del costo della vita maturati nel semestre novembre 1974-aprile 1975 (dovrebbe aggirarsi sulle L. 56.320, comunque sarà tempestivamente determinata con decreto del Ministro del tesoro); dal 1°-7-76 sarà maggiorata dell'80% del valore dei punti maturati nei semestri maggio-ottobre 1975 e novembre 1975-aprile 1976; a partire dal gennaio 1977 saranno corrisposti (sempre nella percentuale dell'80%) i punti che matureranno nel semestre di rilevazione precedente di due mesi dalle scadenze del 1° gennaio e del 1° luglio di ciascun anno. L'i.i.s. sarà corrisposta anche sulla 13ª mensilità: per il 1975 è stata fissata in L. 3.720, mentre per gli anni successivi sarà pari alla differenza tra l'i.i.s. spettante in ciascun mese di dicembre e quella di L. 38.720 relativa al gennaio 1975.

E' stato, infine, attuato l'allineamento progressivo del valore del punto di variazione dell'indice del costo della vita a quello stabilito per il settore privato che sarà raggiunto integralmente a partire dal 1° luglio 1978;

b) quote di aggiunta di famiglia

le misure sono stabilite nel modo seguente:

— dal 1°-9-1975: L. 4.500 per ciascuna persona a carico;

— dal 1°-7-1976: L. 6.500 per il coniuge e per ciascun figlio e L. 4.870 per ciascun genitore;

— dal 1°-7-1977: L. 9.880 per il coniuge e per ciascun figlio e L. 4.870 per ciascun genitore; per le pensioni soggette all'imposta sul reddito delle persone fisiche l'importo di L. 9.880 è aumentato del 10%, per cui si eleva a L. 10.868.

In attuazione del principio di unificazione sopra indicato e in relazione alla L. 8 marzo 1975 n. 39, concernente l'attribuzione della maggiore età al 18° anno, il limite per il godimento delle quote di aggiunta di famiglia a favore dei figli a carico viene fissato al 18° anno di età; limite, appunto, già in vigore per l'erogazione degli assegni familiari nel settore privato. Peraltro, viene introdotto il principio che le stesse competono fino al 21° anno di età per i figli che frequentano una scuola media o professionale o che siano occupati come apprendisti e per tutta la durata del corso legale di studi, ma non oltre il 26° anno di età, qualora frequentino l'Università od altro tipo di scuola superiore legalmente riconosciuta alla quale si accede con il diploma di scuola media di 2° grado: tutte queste disposizioni, tuttavia, entreranno in vigore il 1° luglio 1977;

c) pensioni inferiori a 100 mila lire mensili

ai titolari di pensioni con trattamento, al 31-12-1974, a titolo di pensione e di i.i.s. complessivamente non superiore alle lire 100 mila mensili lorde viene concessa una integrazione mensile lorda di L. 13 mila; per i trattamenti, alla stessa data, compresi tra le lire 100 mila e le lire 113 mila mensili lorde la predetta integrazione è corrisposta nella misura necessaria per assicurare quest'ultimo importo. Poiché, però, la norma prevede che dal miglioramento di L. 13.000 mensili va detratto, sino alla concorrenza delle stesse 13 mila lire, l'importo dell'aumento per i.i.s. concesso a partire dal 1°-1-1975 nonché i successivi aumenti che competono allo stesso titolo, discende che il beneficio in parola si può concretizzare nella misura massima di lire 5 mila mensili per il solo 1° semestre del 1975, mentre risulta completamente assorbito dal successivo aumento connesso all'i.i.s. dal 1°-7-1975. Si tratta, in sostanza, di una norma transitoria che vuole andare incontro alle pensioni più modeste per il periodo 1° gennaio-30 giugno 1975 e che nel nostro ambito potrà trovare pratica applicazione per un ristretto numero di casi di pensioni di reversibilità.

Portata a termine questa prima rivendicazione, auguriamoci tutti (vero sig. **Armando Avanzini** di Verona!) che riprendano sollecitamente le trattative per il conseguimento dell'obiettivo della correlazione tra pensioni e stipendi sulla base dell'agganciamento delle prime ai secondi e della riliquidazione delle pensioni anteriori al 2-7-1973 per l'inclusione in esse dell'assegno perequativo.

Nel dare inizio alle notizie ed ai chiarimenti richiesti dai singoli abbonati, sento vivo il dovere di rispondere per primo al cav. **Leonello Troscia** di Orvieto per ringraziarlo della interessante documentazione inviata riguardante episodi notevoli della guerra mondiale 1915-18 e per ricordare a tutti gli amici che leggono queste righe che la sorte lo prescelse per diramare all'Italia ed al mondo quel « Bollettino della Vittoria » che portò in tutti i cuori la dolce letizia per la fine della lunga guerra. Quanto al merito della sua richiesta non posso che confermare le risposte negative che finora ha già ricevuto: quello che non riesco a capacitarmi è come abbia potuto trascorrere oltre 40 anni di servizio effettivo alle dipendenze dell'Azienda senza mai richiedere i benefici previsti a favore dei ferrovieri ex combattenti. Purtroppo, si tratta di benefici di carriera ed economici (compreso quello dell'assegno mensile), i quali, come del resto per tutti i provvedimenti che interessano il rapporto d'impiego, andavano richiesti durante tale rapporto: una volta intervenuta la cessazione dal servizio, la posizione giuridica ed economica rimane cristallizzata e non più modificabile.

Mi spiace di non aver potuto dare una differente risposta, ma mi permetto invitare il cav. Troscia a non rammaricarsi ulteriormente per questa sua omissione ed a trascorrere serenamente la sua quiescenza.

Informo il sig. **Francesco De Gobbi** di Verona che il Comitato esecutivo dell'OPAFS ha approvato nei di lui confronti il richiesto riscatto dei servizi pre-ruolo per complessivi a. 11 m. 11 e gg. 7 e che, ove non fosse già avvenuto, deve rivolgersi al locale Ufficio personale compartimentale.

Al sig. **Mario Negri** di Serravalle Scrivia va chiarito che le notizie iette sul « Corriere della Sera » riguardano la pensione di anzianità nel sistema dell'assicurazione obbligatoria e, cioè, la possibilità da parte degli iscritti all'I.N.P.S. che vantino 35 anni di contribuzione effettiva di poter ottenere la pensione senza dover attendere il compimento dell'età pensionabile fissata a 60 anni per gli uomini ed a 55 per le donne. Circa la sua domanda presentata per ottenere la valutazione del servizio non di ruolo reso anteriormente al 18° anno, essa non può essere presa in considerazione, dato che il suo trattamento di quiescenza calcolata sulla base di 41 anni di servizio utile è pari all'attuale percentuale massima (80%) della base pensionabile, percentuale che nel sistema dell'assicurazione obbligatoria, sul quale egli si dilunga, sarà raggiunta a partire dal 1° gennaio 1976.

Non migliore sorte è riservata all'istanza di revisione in base al d.P.R. n. 1092 del 1973 presentata dal sig. **Mauro Diceglie** di Barletta, in quanto anche la sua pensione è stata determinata con l'aliquota massima (41 anni di servizio utile) e nella base pensionabile sono stati inclusi i benefici derivanti dall'art. 29 della legge n. 40 del 1967 e dagli artt. 1 e 2 della legge n. 336 del 1970, cui egli ha titolo.

Confesso di non aver compreso la questione che sta a cuore ad un **gruppo di pensionati** di Ferrara, provenienti dalla polizia ferroviaria: in attesa che vengano forniti gli estremi di individuazione di uno solo di essi, ciò che consentirebbe di acclarare l'oggetto principale della richiesta, per intanto in linea generale posso precisare che in tema di riscatto del servizio pre-ruolo, all'infuori delle ipotesi elencate nell'art. 258, che costituisce una norma permanente sempre invocabile, per le altre disposizioni più favorevoli introdotte dal nuovo t.u. (d.P.R. n. 1092 del 1973), come ad es. la valutazione del servizio prestato prima dal 18° anno, l'art. 259 prescriveva la presentazione della domanda da parte degli interessati entro il termine perentorio di un anno (31 maggio 1975).

Informo il sig. **Tiberio De Florio** di Mestre che, essendo stato collocato a riposo in data 1-3-1973, ai fini della liquidazione della buonuscita gli compete la maggiorazione di un anno per ogni quinquennio del servizio di ruolo concessa dall'art. 49 della legge n. 829 del 1973 sull'Opera di previdenza; circa l'aumento mensile lordo del 6,50% sulla sola pensione disposto dall'art. 5 della legge n. 22 del 1974 a decorrere dal 1°-3-1974, come ho avuto già occasione di scrivere, egli deve rivolgersi alla D.P.T. di Venezia.

Tranquillizzo la sig.na **Maria Iacopi** di Roma che la frase da lei « stralciata » dal decreto concessivo della pensione di riversibilità, quale sorella maggiorenne inabile di ferroviere deceduto, non ha quel significato che le ha dato. I due trattamenti di quiescenza usufruiti dall'interessata non si influiscono reciprocamente e ad ognuno di essi spetterà autonomamente gli aumenti che il legislatore dovesse concedere in prosieguo di tempo. Le uniche limitazioni che soffrono riguardano la preclusione al diritto all'indennità di caroviveri annua lorda di L. 24.000, dato che per espressa previsione legislativa occorre aver riguardo all'importo complessivo delle varie pensioni in godimento ai fini del raggiungimento del limite di L. 324.000 fissato per le pensioni di riversibilità, ed il titolo ad una sola indennità integrativa speciale annessa alla pensione di maggior importo annuo.

Convengo con il sig. **Luigi Brivio** di Milano che la notizia da lui rilevata, circa i benefici concessi agli ex combattenti dagli artt. 1, 2 e 3 della legge n. 336 del 1970, possa prestarsi a qualche dubbia interpretazione; comunque, lo rassicuro che il trattamento usatogli in applicazione delle citate norme è regolare ed altrettanto esatta risulta la risposta datagli dall'Ufficio personale compartimentale, considerato che l'art. 3 citato non prevede alcuna concessione di altri due scatti (sic!).

Le vostre ricette

CARE AMICHE, indubbiamente le giovanissime sono orientate a diventare delle ottime cuoche. La volta scorsa, infatti, vi trascrissi una ricetta ideata da una dodicenne. Stavolta ve ne do una, magnifica, di una amica non così giovane ma quasi: Maria Amata di S. Agata di Militello (Messina). Si tratta di un piatto tradizionale siciliano che sono certa proverete immediatamente. Vi ricordo ancora una volta che le autrici delle ricette ricevono un « lauto » compenso. Salutoni.

MARINA

CONIGLIO ALL'« AGRO DOLCE »

Ingredienti (per 6 persone): 1 coniglio, mezzo litro di aceto, sale, 1 cucchiaio e mezzo (da zuppa) di zucchero, mezzo kg di olive, 3 peperoni, 1 kg di patate, 2 melanzane, 2 foglie di alloro, 1 cipolla, mezzo cucchiaio di estratto di pomodoro.

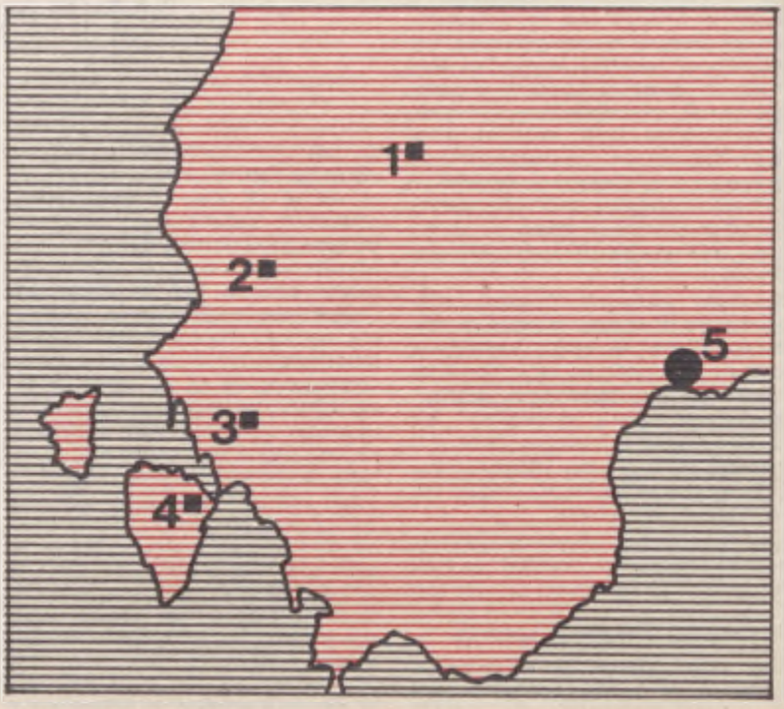
Tagliare il coniglio in 6 parti e immergerlo nell'aceto per qualche ora. Farlo, poi, friggere in una pentola aggiungendo un po' alla volta non più di un bicchiere d'acqua. Tagliare i peperoni, le patate e le melanzane a pezzetti e la cipolla, facendoli soffriggere a parte, aggiungendo infine un bicchiere di aceto con lo zucchero. Dopo di che, aggiungere questo preparato, 10 minuti prima della cottura, al coniglio. Ecco: il piatto è pronto da servire.

Maria AMATA

PER VOI RAGAZZI

Il quiz geografico

Di che regione si tratta? E quali sono le città indicate?



RISPOSTE: Si tratta della zona sud-ovest della Sardegna. Le città sono: 1) Villacidro; 2) Iglesias; 3) Carbonia; 4) S. Antioco; 5) Cagliari.

Notizie dal mondo

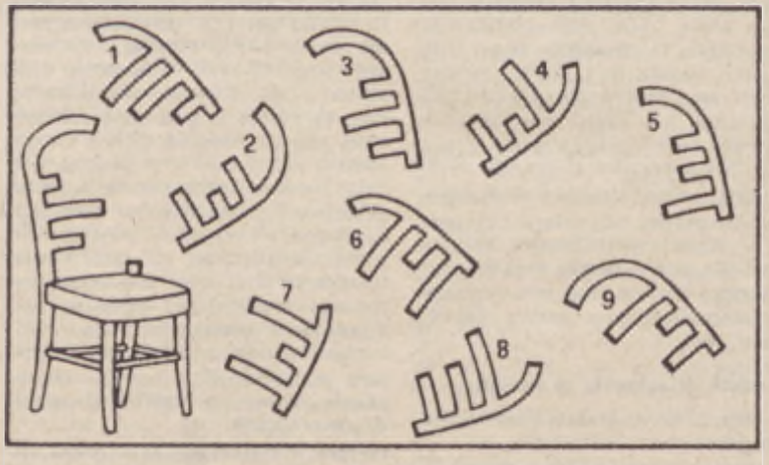
● E' STATO scoperto nei pressi della città di Chinancheng, nella provincia cinese di Hupeh, il corpo di un uomo, sepolto 2.142 anni fa, circondato da preziosi oggetti dell'epoca. Rinchiuso dentro tre bare, di cui quella esterna era sigillata con una specie di gesso blu, il corpo era molto ben conservato.

● QUAL E' la montagna più alta del mondo? L'Everest, direte voi. E invece no; se consideriamo come altezza la distanza dal centro della Terra. Gli scienziati dell'Istituto smitsoniano di Washington hanno calcolato che il punto sulla superficie terrestre più distante dal centro del globo è la cima del monte Chimborazo, nelle Ande, più alto dell'Everest di ben 2.550 metri.

● ALL'ETA' di trent'anni, un mese e diciotto giorni, è morto nello zoo di Kyoto in Giappone il cammello più vecchio del mondo. La vita media di un cammello si aggira intorno ai sedici anni. Se vogliamo fare un raffronto con la nostra vita, l'animale morto in Giappone ha raggiunto l'equivalente di 100 anni per un uomo.

Aggiustiamo la sedia

Quale dei 9 pezzi di spalliera corrisponde alla sedia rotta?



Il numero 4.

I gusci di lumache

Checco e Franco posseggono, insieme, 42 gusci di lumache. « Se ciascuno di noi due avesse 3 gusci in meno », dice Checco, « io avrei il doppio dei gusci che hai tu ». Quanti gusci di lumache ha Checco? Quanti ne ha Franco?

Checco, 27; Franco, 15.

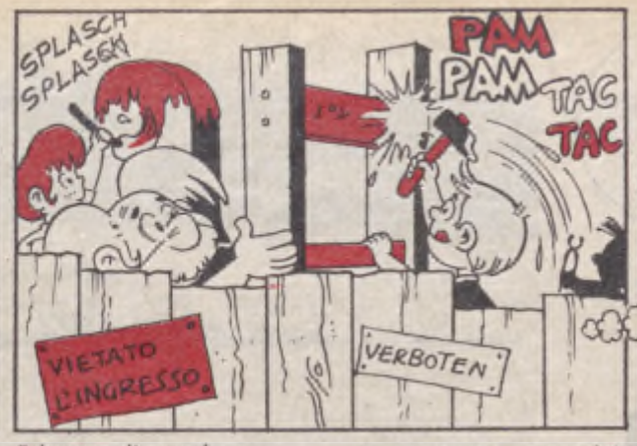
LA SORPRESA DI FRESCURA

di JOC e KAS

Qui comincia l'avventura
Di Ninetto e Zio Frescura

Ferroviere pensionato
E inventore appassionato.

Il dinamico zietto
E gli amici di Ninetto



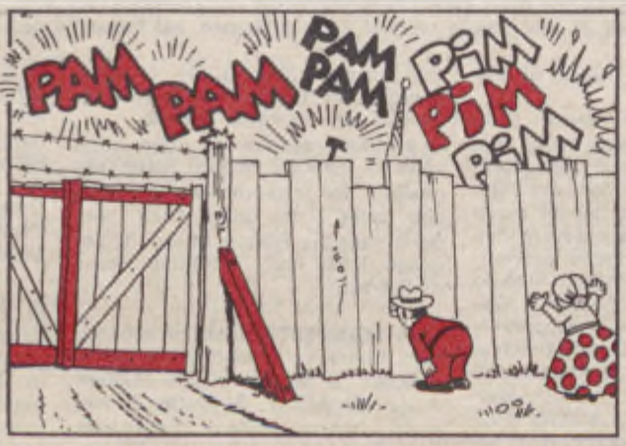
Hanno eretto una cortina
Tra la strada e la collina

E lavoran di gran lena
(c'è chi salta pranzo e cena)

A un progetto sconosciuto
Di cui niente si è saputo.

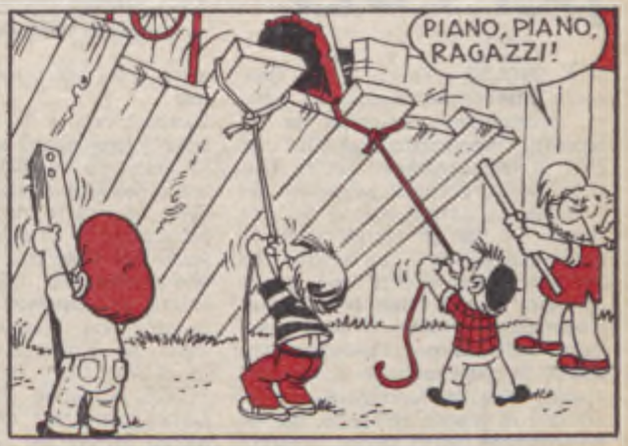
C'è un frequente andirivieni
Di autocarri tutti pieni

Ma però nessuno sa
Cosa portano al di là



Del recinto misterioso
Dove non c'è mai riposo:

Tutti lì si dan dattorno
Batti e batti notte e giorno



Che sarà che non sarà
Quando mai si scoprirà?

Finalmente stamattina
Ecco cade la cortina

E si scopre un apparato
Da restare senza fiato.

C'è di tutto qua davanti:
Cani, bambole parlanti,

Biciclette ad una ruota
Per volare a bassa quota,

Un trenino a fumaiolo
Che si sa guidar da solo,

Una barchettina nana
Su uno spruzzo di fontana

Ed il missile San Marco
Che fa le orbite sul Parco.

Meraviglia sensazione
Entusiasmo e commozione:

Tutta quanta la città
Vuol veder la novità

E i ragazzi stupefatti
Si diverton come matti

Mentre inneggiano a Frescura
E al suo genio oltre misura.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Un momento delle gare di canottaggio svoltesi a Porto Nogaro, sul fiume Corno.

Qua e lá per i DLF

SI E' SVOLTO a Fabriano il 3° Concorso intercompartimentale di pittura estemporanea « Gentile da Fabriano », organizzato dal DLF locale in collaborazione con le Cartiere Miliani e con il patrocinio del Comune. La partecipazione di tutto rilievo — 108 gli iscritti e 99 le opere consegnate — ha fatto sì che per due giorni, la città fosse presa d'assalto da ferrovieri (e famiglie) d'ogni parte d'Italia. Vi sono state delle difficoltà per l'alloggiamento poiché in quel periodo si stavano svolgendo a Fabriano altre manifestazioni di grande richiamo, ma gli organizzatori hanno saputo superare con encomiabile diligenza ogni ostacolo.
La Commissione giudicatrice — presieduta dal Prof. Bruno Molajoli, già Direttore Generale alle Belle Arti, e composta dai critici Marino Mercuri, Carlo Melloni, P. Stefano Trojani e dal Presidente del DLF locale Carlo Stroppa — ha avuto un compito molto duro, considerato il numero delle opere meritevoli di premio.
L'esposizione e la cerimonia della premiazione hanno avuto luogo nello stupendo complesso cinquecentesco dell'Istituto Madonna del Buon Gesù, di cui va ricordata in modo particolare la limpida e severa bellezza del Chiostro. Erano presenti alla premiazione il Sindaco Antonio Latini, gli assessori Setaro e Ciabuschi, l'Ing. Rizzuto in rappresentanza del Direttore Compartimentale di Ancona, il Dr. Cattaneo dell'Ufficio Centrale DLF, l'Avv. Marcellini presidente dell'Azienda Soggiorno Riviera del Conero, e le autorità civili, militari e sindacali della città. Hanno inviato telegrammi i Ministri Forlani e Martinelli, il Sen. Merloni ed il Prefetto.
La folta adesione al monte premi da parte di enti, industrie, ditte, istituti e singole persone ha permesso di premiare ben 54 concorrenti. Una vera soddisfazione per quei soci che, sotto la regia del Cav. Alleandro Stroppa, non hanno lesinato energie perché la manifestazione avesse una perfetta riuscita.
Il vincitore assoluto è stato Enzo Giani di Firenze. Vanno inoltre segnalati i tre intraprendenti bimbetti che hanno vinto premi nella categoria ragazzi: Franco Mioso di Legnago, Tobia Paolo e Stefano Rossi di Fabriano.

* * *

UNA MANIFESTAZIONE di eccezionale interesse umano si è svolta a Roma: la Mostra « Mille bambini a via Margutta ». Si tratta di una mostra internazionale di disegni eseguiti da bambini fino ai dodici anni di età. Tutte le opere sono state messe in vendita e il ricavato andrà a favore della ISRD, cioè della Società internazionale per la riabilitazione dei disadattati.
A tale iniziativa non potevano non aderire i figli dei ferrovieri che, tramite il DLF, hanno infatti inviato circa 200 disegni.

SI E' FELICEMENTE concluso il « 3° Torneo di calcio per dilletto » riservato ai ferrovieri operanti nel territorio compreso tra Portogruaro a Palmanova. Ha vinto la squadra Lavori Palmanova, davanti a Impianti Elettrici Portogruaro, Movimento Cervignano, Lavori Portogruaro e Lavori Cervignano.

* * *

SI E' CONCLUSA a Modica la 6ª Rassegna compartimentale d'arte figurativa, indetta dal DLF della città. Tale rassegna, di anno in anno più ricca di partecipazioni e di interesse, ha avuto luogo nella sala consiliare del Comune per gentile concessione del Sindaco Prof. Giovanni Rubera. Si sono classificati ai primi tre posti, nell'ordine: Pier Paolo Scivoletto, Giovanni Modica e Carmelo Guglielmino.

* * *

VIVO INTERESSE ha destato la serata organizzata dal Gruppo Cinefotoamatori del DLF Torino. Sono state proiettate le diapositive a colori, di Guido Odin, dal titolo complessivo « Africa e fritto misto ». Il folto pubblico ha potuto anche visitare una mostra fotografica dello stesso autore, rimasta aperta per otto giorni.

* * *

IL 1° CONCORSO fotografico per dilettanti « Muzzana 1975 » è stato vinto, nella categoria ragazzi, da Livio Romano con l'opera « Dissetarsi ». Nella categoria seniores si è classificato primo Giovanni Nodale con « Primavera - La vita e il tempo ».

* * *

SI E' SVOLTA a Porto Nogaro, sul fiume Corno, la 1ª Regata zonale. Ha vinto l'equipaggio « 2 con » di San Giorgio di Nogaro, composto da Meneghel e Scaini Adelfi con Scaini Daniele quale timoniere. Hanno partecipato 20 equipaggi.

* * *

NEL RISTORANTE « Italia » di Castelvittorio si sono incontrati i ferrovieri in pensione, soci del DLF Ventimiglia che ha organizzato l'ormai tradizionale « Pranzo dei Pensionati ». Gli anziani della rotaia hanno partecipato con entusiasmo a questo appuntamento che permette loro di rivedere gli ex colleghi e di rivivere, in un clima festoso e pieno di ricordi, gli episodi vissuti durante gli anni del servizio attivo.

Fabriano: tra le arcate del chiostro, i quadri partecipanti al 3° concorso di pittura estemporanea.

Congresso Internazionale Esperantisti

SI E' SVOLTO in Austria, a Villach, il 27° Congresso della Federazione Internazionale dei Ferrovieri Esperantisti. I partecipanti, appartenenti a 20 nazioni, sono stati 675 di cui 51 italiani. I lavori si sono tenuti nella lussuosa « Kongress-Haus » e hanno riguardato i settori tecnico, organizzativo, culturale, sociale e turistico. Sono stati inoltre suddivisi nelle varie riunioni del Comitato Internazionale, dell'Assemblea plenaria e delle diverse Commissioni.

Per la parte tecnica, l'Ing. Fritz Tschon ha tenuto un'interessante conferenza sul tema « Trasporto automobilistico attraverso la galleria ferroviaria di Tauern che collega Salisburgo alla Carinzia ». Ne è seguito un vivace dibattito e la decisione di raccogliere in un'unica pubblicazione gli argomenti tecnico-economici ferroviari trattati anche nei precedenti congressi.

Una particolare importanza hanno avuto i lavori della Commissione per i termini ferroviari. Tale Commissione si è proposta da anni di portare a termine la traduzione e la definizione in esperanto dei vocaboli tecnici del « Lexique général des termes ferroviaires » dell'U.I.C. In pratica il lavoro consiste nell'attribuzione ad ogni associazione nazionale di un certo numero di vocaboli. Studiato e scelto il termine esperantista ritenuto migliore, ogni associazione rende noto alle altre il risultato del proprio lavoro e ne riceve le eventuali osservazioni. Durante il Congresso si traggono le conclusioni in sede di Commissione dei termini.

La situazione attuale è la seguente: la Svezia ha completato le lettere F e G, la Jugoslavia la O, la Cecoslovacchia parte della P, l'Ungheria la C, la Finlandia le lettere J, K e L. Per vari motivi non è ancora stato iniziato il lavoro assegnato all'Italia, alla Germania e all'Olanda rispettivamente per le lettere D, R e S. Degli 11.000 vocaboli tecnici contenuti nel « Lexique » ne sono stati ufficialmente tradotti a tutt'oggi più di 6.000.

Senza entrare nel merito dei vari lavori, cosa che dilaterebbe eccessivamente questa breve nota, va ricordata una simpatica manifestazione chiamata « Forumo » (Foro). Per due ore e mezza i membri del Comitato locale hanno risposto a un fuoco di fila di domande, rivolte loro dai numerosi partecipanti, in merito ad argomenti di vita ferroviaria (e non) nell'Austria. Il dibattito ha avuto larga eco sulla stampa del posto.

Per quanto riguarda la delegazione italiana, si ricorda che Germano Gimelli è stato riconfermato per un altro biennio quale membro del Comitato internazionale. Inoltre Mirella Merlani è stata riconfermata alla guida della sezione internazionale giovanile ed ha ottenuto la coppa offerta dal Cancelliere della Repubblica austriaca, riservata al vincitore del concorso oratorio che annualmente si svolge tra i congressisti.

Il prossimo Congresso si svolgerà a Skelleftea, in Svezia.

Carlo Vittorio CATTANEO

Mosca: X Campionato Internazionale di tennis USIC

DAL 20 AL 26 giugno si è svolto a Mosca il X Campionato di tennis maschile indetto dall'U.S.I.C., l'Associazione internazionale cui aderiscono i ferrovieri sportivi d'ogni parte del mondo.

Il DLF italiano, dopo una prova di selezione dei migliori tennisti disponibili, operata anche sulla base dei risultati dell'ultimo Campionato Nazionale, ha inviato a Mosca Manlio Tambresoni e Giovanni Covini di Milano, Pierluigi Bona e Perseo Valeri di Asti, nonché Alfredo Manetti e Nino Campagna di Firenze rispettivamente in qualità di allenatore e interprete. Ha accompagnato la rappresentativa come capo delegazione Bruno Dalicandro, Presidente della Sezione DLF di Firenze.

All'arrivo a Mosca, dopo un lunghissimo viaggio in treno, i ferrovieri hanno subito avuto modo di apprezzare l'organizzazione della « Locomotiv », l'associazione sportiva dei ferrovieri sovietici che ha organizzato il campionato e che possiede un albergo per ospitare le rappresentative, nonché grandissimi impianti sportivi, tra cui 50 (ripetiamo cinquanta) campi da tennis.

In apertura di campionato, l'Italia, quarta testa di serie, incontra la Germania Federale col positivo risultato di 3 a 1.

La mattina del giorno successivo vittoria per 4 a 0 sulla Svizzera: moderato ottimismo da parte della nostra squadra, la quale non può ignorare che il primo vero scoglio è l'incontro seguente, quello contro l'URSS. Il giorno 22 infatti, prima secca sconfitta della nostra squadra: 4 a 0 per i sovietici. Si dovrà incontrare ora l'Austria per il terzo posto: l'URSS dovrà invece vedersela con i fortissimi cecoslovacchi.

Mattina del 23: i singolari terminano con due vittorie per parte e si deve ricorrere al doppio per designare la squadra vincente. Dopo consultazioni, l'allenatore Manetti manda in campo i nostri due più forti giocatori, Tambresoni e Bona, che tra l'altro, essendo più giovani, sono anche i meno provati. Sulla carta dovrebbero vincere, anche se fare il doppio non entusiasma il nostro miglior giocatore Tambresoni e anche se si nutrono dubbi sull'affiatamento, dato che i due non hanno mai giocato assieme nel doppio.

Il primo set è molto incerto: i nostri risentono enormemente del mancato affiatamento e malgrado la superiorità tecnica perdono per 7 a 5. Secondo set: alcuni errori iniziali demoralizzano i nostri giocatori, che infine perdono per 6 a 3, benché Bona faccia l'impossibile per riequilibrare le sorti dell'incontro e risollevare il compagno Tambresoni.

Esultanza degli amici austriaci, malinconia dei nostri per essersi fatta sfuggire una così favorevole occasione.

L'altro incontro URSS-Cecoslovacchia viene vinto dai primi per 3 a 1. La cerimonia della premiazione per la classifica a squadre è assai semplice; i nostri ragazzi, risultati quarti non nascondono l'amarezza per aver perso il bronzo del terzo posto, che avrebbe rispecchiato più fedelmente i valori in campo. Tuttavia sanno accettare sportivamente il risultato.

Il giorno 24 inizia il torneo individuale, ed i nostri si difendono molto bene: Tambresoni elimina uno dei cecoslovacchi ma il giorno seguente incontra il numero due sovietico e soccombe onorevolmente. Il bruno, taciturno Tambresoni è infatti arrivato ai quarti di finale con i quattro sovietici e tre cecoslovacchi, i quali vengono anch'essi eliminati. Pertanto la mattina del 26 i sovietici s'incontrano in famiglia per i primi quattro posti in classifica. Il nostro rappresentante guadagna un onorevolissimo sesto posto.

In complesso i nostri quattro giocatori hanno dato in ogni occasione il meglio di sé: dall'asciutto, « capellone », Tambresoni al potente, irruento Bona; dal nervoso, generosissimo Covini al compassato Valeri; con l'affettuosa guida tecnica di Manetti (il biondo « gigante buono » che, di fianco alla rete, scalpitava e fremeva sognando forse di essere lui a lottare sul terreno), sempre seguiti dall'occhio vigile di Dalicandro, hanno tutti dimostrato una serietà, un impegno e una disciplina tali da destare considerazione e ammirazione.

In ogni giornata di questi campionati non sono peraltro mancate le occasioni di svago per le varie rappresentative, che non hanno davvero avuto il tempo di annoiarsi. Dalla visita della città all'opera lirica nel palazzo dei congressi del Cremlino, dalla visita allo Zoo al fantastico « Circo », da un incontro di calcio della « Dinamo » di Mosca con un'altra squadra di campionato a una partita di rugby, gli intervalli di tempo liberi dagli impegni sportivi hanno costituito per i nostri rappresentanti altrettanti motivi per instaurare rapporti di amicizia con svizzeri, jugoslavi, ungheresi e russi. In conclusione, sedici giorni da non dimenticare, un comportamento più che dignitoso della nostra rappresentativa tennistica e tanta amicizia nata tra ferrovieri di tredici paesi.

Virginio PANTANO

Personale di Patrassi in Umbria

Presentato dal nostro Salvatore Ascenzi, il Segretario Sup. di 1ª cl. a.r. del Servizio Personale Francesco Patrassi ha esposto ad Amelia (Terni), dal 1° al 16 agosto, una ricca serie di acquarelli che hanno riscosso ampi consensi da parte del pubblico e della critica.

« Senza schematismi preconcetti — ha scritto di questo artista il nostro collaboratore — senza vincoli di scuole e di tendenze (eccettuato il modo di collocarsi, squisitamente impressionistico), Francesco Patrassi si pone dinanzi ai verdi, agli azzurri, ai gialli, ai rossi, dinanzi alla luce e alle ombre della sua contemplazione, della sua visione del mondo, a ciò spinto dal mistero impenetrato dell'antico che promanano le vestigia mitiche dei luoghi umbri e dal lussureggiare prorompente e insieme dolcissimo dei campi e dei boschi; dal calcare duro e aspro, maculato di muschi e ciuffi di ginestre, dei colli; dalle acque che rinnovano gli splendori sereni o i velamenti di malinconie immense, striate di rossocupo, del cielo. Ed ecco la figura, ecco il paesaggio nascere nel tratto fine, rapido, elegante e nella pastosità tenue dell'acquarello ».

La mostra ha avuto un'eco sulla stampa nazionale che ne ha sottolineato il successo. Al collega Patrassi giunga anche il plauso di « Voci » con l'augurio di sempre maggiori affermazioni.

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

CONCORSI PUBBLICI

Posti	QUALIFICHE	Destinazione assumendi	NOTE
IN CORSO DI ESPLETAMENTO:			
28	**CAPO DEPOSITO**	TO.MI.CA.	Idon. 78: in corso approv. graduatorie
15	**DISEGNATORE** (Trazione)	Serv. Trazione	Idon. 43: in corso approv. graduatorie
50	**DISEGNATORE** (Lavori)	Tutti i Comp.ti	Idon. 427: in corso present. doc. preferen.li
95	**CAPO TECNICO** (I.E.)	TO.MI.TS.BA.RC.CA.	Idon. 229: in corso present. doc. preferen.li
40	**SEGRETARIO** (ragioniere)	D.G.	Idon. 415: in corso present. doc. preferen.li
75	**APPLICATO TECNICO** (Lav.)	Comp. tutti no: GE.NA.	In corso definizione graduatoria
22	**APPLICATO** (stenodattil.)	D.G.	In corso assunz. vincitori ed idonei tutti
7	**ISPETTORE** (ing. ind.le)	C.E.U.	Ammessi orali n. 43; orali ottobre '75
22	**SEGRETARIO** (ammin.vo)	D.G.	Revisione elaborati (7505)
6	**ISPETTORE** (matem. e altre)	C.E.U.	Revisione elaborati (168)
18	**ISPETTORE** (giurispr. e altre)	D.G.	Domande perven. 1674; scritti 21-22.9.'75
18	**ISPETTORE** (econ. e comm.)	D.G.	Domande perven. 750; scritti 17-18.9.'75
90	**CAPO STAZIONE**	VR.VE.TS.AN. NA.BA.RC.CA.	Esame domande pervenute
130	**CAPO GESTIONE**	Tutti Comp. no: RO.PA.	Esame domande pervenute
90	**APPLICATO**	Tutti Comp. no: GE.BO.	Esame domande pervenute
201	**OPERAIO QUALIF.** (Lavori)	Tutti i Comp. Torino	Esame domande pervenute
200	**OPERAIO ARMAMENTO**		Esame domande pervenute
90	**ISPETTORE** (ingegnere)	D.G.	Pubbl. G.U. n. 186 del 15.7.'75; scadenza presentazione domande 14.8.1975
2	**ISPETTORE** (fisica)	Ist. Sper.le	Pubb. G.U. n. 227 del 27.8.'75
8	**INFERMIERE**	Serv. Sanitario	Pubb. G.U. n. 228 del 28.8.'75
12	**TECNICO DI RADIOLOGIA**	Serv. Sanitario	Pubb. G.U. n. 228 del 28.8.'75
9	**OPERAIO QUALIF.** (carp.re)	Messina	Pubb. G.U. n. 227 del 27.8.'75

DI IMMINENTE APPROVAZIONE:

100 MANOVRATORE (MI); **40 CONDUTTORE** (MI.VE.TS.CA.); **25 MANOVALE** (TO.MI.TS.); **2 ISPETTORE** (chimica per l'Ist. Sper.le; **20 ASSISTENTE DI STAZIONE** (VR.TS.); **20 AIUTO MACCHINISTA** (TO.MI); **14 ISPETTORE** (medico); **70 SEGRETARIO** (rag.) (D.G.); **10 GESTORE** (CA.); **50 OPERAIO ARMAMENTO** (MI.TS.GE. BO.CA.).

BANDI IN CORSO DI APPRONTAMENTO:

196 OPERAIO QUALIFICATO (Traz.) (TO.MI.VR.VE.BO.GE.BA.CA.); **40 OPERAIO QUALIFICATO** (I.E.) (TO. MI.GE.CA.); **2 CAPO TECNICO** (tessile - conf. per l'Ist. Sper.le); **40 CAPO TECNICO** (Traz.) (TO.VE.TS.GE. AN. RM. NA. RC.CA.); **CAPO TECNICO** (I.E.); **50 SEGRETARIO TECNICO** (Lavori); **20 GUARDIANO** (MI.VE.); **AUSILIARIO DI FERMATA;** Inquadramento dipendenti Imprese appalt. a Commesso e Man. (L. 197/1975).

CONCORSI INTERNI

IN CORSO DI ESPLETAMENTO:

Ispettore p.le - Ispettore: in corso esame elaborati
Revisore superiore: in corso esame domande pervenute
Capo Gestione: in corso esame elaborati (2437)
Capo Deposito: in corso esame elaborati (425)
Capo P.V.: esami orali dal 23/9 al 18/10/1975; ammessi 130
Capo Tecnico della Linea: idonei 400: in corso formazione graduatoria
Applicato tecn. (ex comb.): in corso immissione residui idonei

SONO INOLTRE IN VIA DI EMANAZIONE O IN PROGRAMMA CONCORSI A:

Capo Tecnico, Segretario Tecn., Applicato, Capo Stazione, Assistente Stazione, Controllore, Conduttore, Gestore, Aiuto Macchinista, Operaio Armamento, Operaio Qualificato, Nostromo, Capo Motorista, Capo Elettricista, Motorista.

VARIE

Indennità chilometrica

(dalla circ. n. P.3.1.5.13300 dell'11-7-75).
« A seguito delle modificazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato, apportate con decorrenza primo luglio 1975 con Decreto Interministeriale dell'11 aprile 1975, n. 482 le misure dell'indennità chilometrica, di cui al primo comma dell'art. 12 delle D.C.A. sono stabilite come segue, con pari decorrenza:
— dipendenti ammessi a viaggiare in prima classe L. 2,40;
— dipendenti ammessi a viaggiare in seconda classe L. 1,52.

Concessioni di viaggio ai mariti

(dalla circolare n. AG.1.2.1/886/11/A-8 del 17-7-1975):
« Per ciò che concerne la particolare disposizione impartita da S.E. l'On.le Ministro di considerare perintanto (nell'ambito del solo personale F.S.) il coniuge tra i familiari aventi titolo alle concessioni, si conferma che essa comporta l'emissione, in favore del marito della dipendente donna, degli stessi biglietti gratuiti in atto ammessi per la moglie del dipendente (BK2, BK4, BK6 a seconda dell'anzianità di servizio) e per la prima o la seconda classe in relazione alla qualifica del titolare diretto.
Per ciò che riguarda il personale femminile a riposo, l'eventuale biglietto gratuito per il marito sarà della Serie BK4 e non BKC4 in quanto la disposizione si riferisce, per ora, alle sole concessioni gratuite di viaggio e non anche a quelle a tariffa ridotta.
Ovviamente se il marito della dipendente donna fosse, a sua volta, dipendente dell'Amministrazione ferroviaria valgono le disposizioni relative alla opzione ora previste per la sola moglie.
La particolare disposizione che estende al marito della dipendente donna F.S. i biglietti gratuiti riguarda, naturalmente, per ora, soltanto i viaggi effettuabili sulla rete delle Ferrovie dello Stato e non anche quelli sulle reti ferroviarie di Amministrazioni estere, siano essi gratuiti che a riduzione.
Le concessioni gratuite in parola non sono neppure accordabil sulle linee di aziende di trasporto italiane in regime di scambio con le Ferrove dello Stato.
Le iscrizioni sugli stati di famiglia AG.3.01 e AG.3.03 nonché le richieste di biglietti gratuiti chilometrici per i mariti delle dipendenti donne, debbono essere effettuate con le stesse modalità stabilite per le iscrizioni e per le richieste degli altri familiari aventi titolo.
La particolare disposizione, che estende ai mariti le concessioni gratuite di viaggio, ha effetto a partire dal corrente anno e, pertanto nessuna concessione compete per il 1974 ».

FILATELIA

COMUNICATO PER GLI SCAMBISTI

Portiamo a conoscenza dei colleghi filatelici collezionisti di francobolli di tutto il mondo che il FIL-FER — Comitato di Coordinamento dei Circoli Filatelici del Dopolavoro Ferroviario — ha incaricato il collega DI MATTEO, Dirigente del Circolo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario di Ancona, di curare un SERVIZIO SCAMBI. Pertanto tutti coloro che desiderano cedere propri francobolli per riceverne altri in cambio devono rivolgersi al collega DI MATTEO, anche tramite il proprio Circolo Filatelico, che già da vari mesi svolge questo compito con risultati soddisfacenti, nell'interesse di tutti.

F.D.C. - FIL-FER

Finalmente sono pronte. Come comunicato nel precedente numero è stata predisposta una busta F.D.C. per noi ferrovieri e che potremmo chiamare universale nel senso che può essere utilizzata in tutte le manifestazioni filateliche che interessano i ferrovieri.

Riproduciamo una busta utilizzata in occasione della recente emissione filatelica italiana « NOTARIATO » del 25 luglio 1975.

Il francobollo, del valore facciale di L. 100, riproduce un sigillo notarile del secolo XVII, impresso su di un fondo evocante la pergamena.

TIRATURA: quindici milioni di esemplari.

TUTTI A BOLOGNA

Il giorno 28 settembre verrà inaugurata, al Palazzo dei Congressi di Bologna, la XXI Sessione dell'Associazione Internazionale del Congresso delle Ferrovie. In questa occasione, con la collaborazione dell'Ufficio Relazioni Aziendali delle F.S., i colleghi del Circolo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario di Bologna, hanno organizzato una mostra filatelica fra tutti i ferrovieri d'Italia per collezioni della sola tematica « Ferrovie ». Per due giorni sarà usato un timbro speciale per il quale può benissimo essere utilizzata la F.D.C. « Fil Fer » riprodotta. A conclusione della mostra daremo notizie dettagliate del suo esito che già prevediamo positivo, tenuto conto che può contare di locali particolarmente adatti a tale manifestazione, che sono stati messi a nostra disposizione dall'Ufficio Relazioni Aziendali F.S. organizzatore della XXI Sessione dell'A.I.C.C.F.

ITALIA

Approfittando della pausa estiva siamo riusciti ad avere, con molto anticipo, il bozzetto riproducente il francobollo che sarà emesso dalle poste Italiane per celebrare la XXI Sessione dell'Associazione Internazionale del Congresso delle Ferrovie. Il francobollo, del valore facciale di L. 70, raffigura, stilizzato, il gruppo motore di una locomotiva. Tiratura: quindici milioni di esemplari.

E' un francobollo che ci riguarda direttamente. Conosciamo le difficoltà incontrate per ottenere la emissione di questo francobollo, ma l'avvenimento è troppo importante per non dargli un dovuto risalto con una emissione filatelica.

Ben altro hanno fatto Stati a noi vicini per propagandare lo sforzo che personale tecnico ed amministrativo dello Stato compie per un continuo miglioramento ed ammodernamento del più importante dei servizi sociali, nell'ambito dei trasporti, « Le Ferrovie » e ci auguriamo che questa emissione non sia una eccezione.

A tal proposito ci rivolgiamo al nostro Direttore Generale, Ing. Mayer, affinché fin da ora preveda, nell'ambito di quelle che saranno le manifestazioni per l'inaugurazione della direttissima Roma-Firenze, la possibilità della emissione di una serie di francobolli. Non ci stanchiamo di ripetere che il francobollo è uno dei più importanti e più sentiti veicoli di propaganda, particolarmente all'estero, e pensiamo che una impresa tecnica come quella della Roma-Firenze, sia ben degna di essere conosciuta in tutto il mondo anche filatelicamente.

SAN MARINO

Il giorno 19 settembre le poste della Repubblica di San Marino emetteranno, tre serie di francobolli.

● La prima (come da noi prevista in occasione della emissione di « New York ») è dedicata alla città di « Tokyo ». Seguendo i medesimi principi adottati per la precedente emissione, è stata riprodotta una parte del centro degli affari di Tokyo — Kasumigaseky — così come è oggi ed una antica stampa a colori in cui appare, sotto la stessa angolazione, il medesimo quartiere com'era nel 1835. Anche per questa emissione si è ritenuto opportuno adottare la presentazione alternata dei due valori sullo stesso foglio per evidenziare l'accostamento dei due soggetti che traggono significato dal loro abbinamento. Tiratura: 750.000 serie complete in fogli da 25 coppie.

● La seconda serie (di un solo valore di L. 100) vuole ricordare la « Farmacia » come scienza ed arte al servizio della salute pubblica. L'emissione avrà luogo in occasione del Congresso internazionale « Eurocophar » che si svolgerà a San Marino dal 21 al 23 ottobre 1975. Tiratura: 750.000 serie in fogli da 25 esemplari.

● La terza serie (di un solo valore da L. 50) vuole celebrare la XV edizione della Mostra del Francobollo Europa che avrà luogo a Napoli, nel Palazzo Reale, dal 18 al 26 ottobre 1975 in concomitanza con il quindicesimo salone filatelico degli Stati Africani e con il IX Gran Premio Napoli dell'Arte Filatelica.

Il francobollo riproduce una testa in marmo di Afrodite cui gli eruditi vollero attribuire le sembianze di Partenope ma che la gustosa fantasia popolare ha soprannominato « donna Marianna 'a capa' e Napule ».

Non si conoscono le origini di questo frammento le cui prime notizie risalgono agli inizi del seicento. Molti illustri autori, tra cui Benedetto Croce, Paolo Monelli e, recentemente Alfonso de Franciscis, Soprintendente alle Antichità della Campania, hanno intessuto ipotesi sulle origini e l'identificazione di questa scultura che per la prima volta appare su un francobollo a simboleggiare la città di Napoli, cui l'emissione vuole rendere omaggio. Tiratura: 950.000 serie in fogli da 25 esemplari.

Sebastiano DI MAURO

NOTIZIE BNC

"TRENI D'INVERNO"

10 premi per una copertina "naïf"

VOCI DELLA ROTAIA e la Banca Nazionale delle Comunicazioni invitano tutti i ferrovieri, in servizio o a riposo, che si dedicano alla pittura « naïf » a collaborare alla realizzazione della copertina del numero di dicembre 1975 o di gennaio 1976 del nostro Periodico, illustrando il tema: « Treni d'inverno ». Verranno assegnati dieci premi: 200.000 lire all'autore dell'opera che sarà prescelta per la copertina, 100.000 lire a ciascuno degli autori delle quattro opere giudicate migliori dopo la prima, 50.000 lire a ciascuno dei cinque « naïfs » che seguiranno nell'ordine. E' anche prevista la possibilità di allestire una mostra delle opere partecipanti.

Condizioni per la partecipazione. E' concessa la più ampia facoltà di scelta della tecnica di colore da usare (acquarello, tempera, olio, pastello ecc.). Le dimensioni delle opere debbono corrispondere anche per un eventuale adattamento in proporzione a quelle della copertina di « Voci » (cm 23 di base x cm 25 di altezza).

I lavori possono essere inviati anche tramite gli impianti ferroviari. E', ad ogni modo, importante che giungano in Redazione in buone condizioni e senza piegature. Nella lettera di accompagnamento deve essere indicato il nome, il cognome, la qualifica ferroviaria, l'impianto di appartenenza (per i dipendenti in servizio) e l'indirizzo dell'autore. Le opere dovranno pervenire a « Voci della Rotaia », Direzione Generale FS, Piazza della Croce Rossa, Roma, entro il 15 novembre prossimo. Mentre i lavori premiati resteranno di proprietà del Periodico, per gli altri potrà essere richiesta la restituzione a cura e spese del concorrente.

La sede di Firenze della B.N.C.

Avere un conto corrente...

...con la BNC, oggi più che mai — con la situazione fluttuante nel settore degli interessi — significa avere vantaggi consistenti e permanenti. In particolare, l'abolizione di ogni spesa di « tenuta conto » è un vantaggio indiscutibile e rilevante che può offrirvi solo la Banca di casa vostra.

Premi scolastici

Tante, tante pagelle in arrivo. Quanto prima, i ragazzi premiati riceveranno la relativa comunicazione e un assegno di L. 10.000. Come è stato ripetutamente ricordato i premi scolastici B.N.C.-Voci sono riservati ai ragazzi che nel corso dell'anno 1974-1975 hanno frequentato la quarta elementare riportando votazioni di rilievo.

Giornata del ferroviere

Come è ormai tradizione, in occasione della prossima « Giornata del Ferroviere » il Periodico Aziendale e la B.N.C. assegneranno premi speciali agli Agenti di ogni Compartimento — Soci della B.N.C. e abbonati di Voci — che si sono distinti per la collaborazione al Periodico nel settore redazionale ed organizzativo.

Alla conclusione l'operazione "F"

STA per concludersi ormai la operazione iniziata nel luglio '72 che prevedeva il trasferimento alla Banca di trentamila posizioni « Fondi F - INA Mutua Previdenza »; di diecimilacinquecento prestiti, di dodicimila fondi A B C D. Si è trattato di un lavoro di grande mole e di estrema complessità che, grazie a una potenziata organizzazione, la Banca ha saputo affrontare senza alcun intralcio alla sua attività ordinaria nel settore assicurativo e creditizio. Si ricorda ora ai titolari di fondi « F » INA - Mutua previdenza che ancora non lo avessero fatto (ben pochi in verità) di mettersi al più presto in contatto con la Banca anche tramite i Fiduciari per le operazioni di trasferimento della posizione assicurativa.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Lauree:** Giuseppe Marchegiani, figlio di Nando, Appl. T. Capo presso l'Ufficio IE, Rep. 22/M di Pescara, si è laureato in ingegneria presso l'Università di Bologna; Albertina Campanari, moglie dell'Ass. St. Aldo Ercolani di Civitanova Marche ha conseguito presso l'Università di Urbino la laurea in lettere moderne con un bel centodieci e lode; Maria Sabbadini, figlia del C. Tecn. Sovr. Armando del 2° Rep. M.T. di Fabriano, si è brillantemente laureata in Filosofia presso l'Università di Perugia. A tutti le nostre congratulazioni e gli auguri più cari. Un particolare saluto ed augurio invece al C.S. Sovr. di Fabriano Alfredo Coppola il quale in questo scorcio d'estate ha visto laurearsi suo figlio Salvatore in Sociologia presso l'Università di Urbino, ha assistito al matrimonio di sua figlia Maria Pina con il p.i. Luigi Olivieri lieto, infine, perché suo figlio Gaetano ha conseguito la maturità liceale con ottimi voti.

● **Le nascite:** Roberto è venuto ad aggiungersi a Carla ed Andrea in casa di Nello Becchetti, Man. a Perugia; Alessandra è la primogenita in casa di Mario Zazzetta, Op. Qual. della 432ª Zona TT di San Benedetto del Tronto; Manola ha allietato la casa del Gestore Alfio Carini di Scanzano. Ai neonati ed ai genitori auguri e felicitazioni.

● **Commiati:** Ha lasciato il servizio il C.S. Sup. Giuseppe Capaldi, D.U. all'Aquila; dopo quaranta anni di attività è andato in pensione Giuseppe Ragni, Ass. Capo a Perugia; hanno lasciato il Deposito Loc. di Ancona ove prestavano servizio per godersi il meritato riposo Nazzareno Bagaiò, A. Macch., Aldemiro Fioretti, Op. Spec., Mario Cantoni, Man. Spec. e il Macch. T.M. Flavio Ricciotti. A tutti i nostri più cordiali auguri.

● **I lutti:** A soli 37 anni, in seguito a grave incidente stradale è deceduto il Macch. Bruno Carnaroli del Dep. Loc. di Ancona; alla moglie, ai due giovanissimi figlioli ed al padre, il Macch. a.r. Celso le nostre condoglianze.

● **Promozioni:** Giuseppe Bacco e Franco Lilliù della Stazione di San Benedetto del Tronto, sono Assistenti Capo. Congratulazioni.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Il DLF** di Bari ha organizzato una riuscita Mostra di Pittura alla quale hanno partecipato numerosi artisti ferrovieri. Il primo premio è stato vinto da Nicola Sisto, 2° Nicola De Benedictis e 3° Binetti. Numerosi altri premi sono stati assegnati alle opere degli artisti classificati.

● **Segnaliamo** il gesto di altruismo del Deviatore Giuseppe Nicola Gadaleta il quale ha donato una unità del proprio sangue.

● **Cavaliere** al MRI è stato insignito il C.S. Sup. Angelo Di Roma di Rocchetta S. Antonio.

● **Lauree e diplomi:** in scienze naturali Arcangela Lallo consorte del dr. Potito Casella dell'Ufficio Sanitario di Foggia; Annamaria, figlia del dr. Nicola Liuzzi dell'Ufficio Lavori, in filosofia con 110 e lode; Paola, figlia dell'Oper. Spec. del D.L. Foggia Antonio Ferrara, in scienze naturali; maturità scientica per Leonardo, figlio del C. Tecn. della Trazione Sergio Cosmai, con 60/60; abilitazione in ragioneria per Silvana, figlia del Tecn. IE Vincenzo Lafronza di Termoli; perito industriale Giuseppe, figlio dell'Op. IE Pietro Savini; maturità scientifica per Maria, figlia del 1° Deviat. di Bari Nicola Menolascina, con 60/60; ragioneria per Elvira Borreali, nipote dell'Assistente cavalier Trigiani Silvestro di Bari.

● **Sposi** felici si sono dichiarati l'Op. Qual. IE Vincenzo Sorice e la gentile Lucia Tadone.

● **Nascite:** Michele primogenito dell'Ausil. viagg. Pietro Mecca di Potenza; Ylenia al C. Treno di Brindisi Mino Formica; Immacolata all'Ausil. Nicolino Panella di Bari; Marilisa al C. Gest. Raffaele Saldarelli di Bari (auguri anche al nonno C. Treno Tonino Cassano); Lucia all'A. Macch. di Foggia De Giglio Francesco (auguri anche al suocero Appl. Capo Nicola Lopez del'Uff. Movimento); Ermenegilda al Manovr. di Molfetta Vittorio Marinaro; Nicoletta all'Ausil. viagg. di Brindisi Franco Attiilo.

● **Sono in pensione:** Man. spec. Michele Trentadue dell'Ufficio Trazione; Segr. Sup. 1ª cl. Nicola Caprioli dell'Ufficio Lavori; C.S. Vittorio Mellone di Bellavista; Gaetano Ruggiero di Bari.

● **La nostra solidarietà** alla gentile famiglia Ayroldi per l'immatura perdita del Segr. Super. Alessandro Ayroldi dell'Ufficio Movimento.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Commiati:** da fonti diverse ci sono stati richiesti cenni di affettuoso saluto per 5 neo-pensionati, cosa che facciamo formulando ogni migliore augurio: Giacomo Bettocchi e Raffaele Veggetti dell'UPC, Ulivio Giubilei, Capo DPV Rimini; G.B. Nanni, CS Sovr. Bol. C.le ed Isidoro Salvioni, CS Sup. Bol. Ravone.

● **Nonno** due volte, Rosario Baldessarro, Commesso UPC, non sta più in sé dalla gioia; i nipotini sono: Samuele, della figlia Clementina, moglie del molto prossimo Appl. T. Flavio Baldoni; M. Teresa, della figlia Teresa, moglie del Dev. Eugenio Tripodi. A tutti, ma specialmente ai due canterini in erba, tanti tanti auguri.

● **Laurea:** Marco Gherardi, di Vincenzo (*CT* Sup. DL. Bol. C.le), si è brillantemente laureato in fisica nucleare. Lo fanno sapere gli amici del padre, cui ci uniamo nelle felicitazioni.

● **Trasferimento:** Il dr. Giuseppe Vitiello, 1° Dirig., lascia il locale Uff. Comm.le per andare a dirigere quello di Trieste. Gli succede il dott. Mario Pittalis. Ad ambedue l'augurio di raccogliere le soddisfazioni cui aspirano.

● **Alfredo Pasi,** Op. Sq. Rialzo Faenza, rinomato veterano marciatore — l'ultima marcia cui ha partecipato è la « 100 km Firenze-Faenza » (11h 37' 13") — ha dato il via alla « 1ª marcia per l'anziano », km. 8 piano-collinari. Coppe, medaglie e ceramiche sono toccati in premio ai primi piazzati, per la cronaca: (maschi) 1° Secondo Fabbri, 2° Sergio Roselli, 3° Mario Martini; (femmine) 1ª Patrizia Nati (dodicenne), 2ª Anna Melagrana. Ma tutti quelli che sono arrivati al traguardo, ben 230, sono stati bravi, specialmente se si considera che l'incasso ricavato dalle quote d'iscrizione è stato devoluto alla locale casa di riposo, i cui anziani ospiti erano tutti sul piazzale o alle finestre della loro casa; la partenza e l'arrivo anno avuto luogo sul loro piazzale.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

I lutti: in un grave incidente automobilistico, avvenuto nei pressi di Assemini, sono deceduti la Signora Assuntina Marongiu, moglie del macchinista Antonio Marceddu del Deposito Locomotive di Cagliari, e il figlioletto di appena cinque mesi Massimo. Al nostro collega, colpito così duramente nei suoi affetti, ed al padre Efisio, Deviatore Capo in pensione, vadano le condoglianze dei ferrovieri cagliaritani tutti.

Condoglianze anche all'Op. Specializzato Francesco Ricevuto del D.L. di Cagliari per la improvvisa perdita del figlio ventiseienne Giuseppe.

● **Commiati:** Gigetto Giacomini. C.P.V. Sovr. e Capo del Reparto Utilizzazione Personale Treni dell'Ufficio Movimento è stato festeggiato in occasione del suo collocamento in quiescenza da colleghi e amici di numerosi impianti. Lo ha salutato a nome dell'Azienda l'ing. Armando Albani, che ha posto in giusta luce la fattiva ed intelligente opera del neo-pensionato in un settore importante e delicato, mentre il Titolare del D.P.V. di Sassari ha aggiunto, con commosse parole, il saluto del personale dipendente di Olbia e Sassari.

Altri neo-pensionati, festeggiati nei rispettivi impianti, sono: Clemente Cabras Comm. dell'Ufficio Personale Compartimentale, Lorenzo Ilieschi Segr. Sup. dell'Ufficio Lavori, Pietro Falqui Op. del 1°/8° Tronco Lavori di Chilivani e Tomasino Scarpa, guardiano del 5° Tronco Lavori di Oristano. Buona pensione a tutti!

● **Le belle notizie:** Licia Vidoni Rocco è partita da Cagliari trasferita quale Segretaria presso l'Ufficio Movimento di Trieste, Antonello Schirra e Nicolino Sanna sono passati all'Ufficio Movimento con la qualifica di Applicati, il Cond. Mario Piu ha ripreso il suo servizio presso il D.P.V. di Cagliari al termine del servizio militare, Igino Mainas è stato promosso Capo Stazione e presta servizio a Cagliari, Giovanni Puggioni C.S. a Macomer, Paolo Tumeacciu C.S. a Golfo Aranci, Dario Pascalise d'Efisio Canu Ass. C. a Cagliari e Armandino Trudu Ass. C. a Decimomannu. Complimenti ed auguroni!

● **Le pagelle:** Maria Grazia Secci promossa alla 4ª elementare con tutti dieci, il fratello Davide ha conseguito la licenza elementare, Patrizia Congia ha terminato gli stud della meda, e le sorelle Elisabetta promossa in 4ª elementare con la media dei 9 decimi e Daniela alla 2ª elementare col 9 e mezzo, e Barbara Cao promossa alla 2ª elementare. Bravi!

● **Il Gruppo** dei Radioamatori ferrovieri di Cagliari sta dando vita alla sua attività egregiamente con un nutrito programma di proselitismo e di efficace attivismo. Ne è presidente l'Operaio dell'I.E. Luigi Casula, mentre l'Applicato Paolo Scano dell'Ufficio Movimento è il Segretario e Gino Pau segretario superiore dell'Ufficio Trazione è Consigliere. Da queste colonne giungano molti « 7351 » (saluti) affettuosi e tanti rallegramenti!

FIRENZE
Serv. Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Nella stupenda Abbazia** di Vallombrosa, l'amico Lorenzo Rogai, dipendente dell'Ufficio Studi Locomotive, si è sposato con

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

la gentile signorina Manola Bugi. Agli sposi, i quali dopo la cerimonia sono partiti per un lungo viaggio, auguri vivissimi.

● **Rallegramenti** al Dirigente Superiore ingegner Paolo Valentini per l'onorificenza a Cavaliere Ufficiale; congratulazioni vivissime ai nuovi Cavalieri al merito della Repubblica, recentemente insigniti: Rolando Boni, Segretario Tecnico Superiore di 1ª cl.; perito industr. Francesco Castellano, Capo Tecnico Sovrintendente; Alfredo Forti, Capo Deposito Superiore; Germano Gabrielli, Capo Tecnico Sovrintendente; geometra Giorgio Maggi, Segretario Tecnico Superiore di 1ª cl.; ingegner Marcello Mattucci, Primo Dirigente; Vincenzo Praglia, Capo Deposito Superiore; ingegner Ennio Ritossa, Ispettore Capo r.e.

● **Vivo successo** di critica e di pubblico, ha recentemente ottenuto la mostra di pittura del collega Marcello Grossini. Alla Galleria Pastorio di Firenze, dove il Grossini ha tenuto la sua personale, sono intervenuti, durante i dieci giorni di mostra, numerosi personaggi del mondo dell'arte, richiamati dalla sua coerente impostazione artistica.

Premiato e segnalato in vari premi di pittura, presente in numerose mostre collettive, Marcello Grossini, novarese (è nato a Pettenasco nel '35) autodidatta, da molti anni ormai ha scelto la strada dell'arte figurativa.

La rivista « Eco d'arte moderna » dice che «... il Grossini non ha come scopo l'autocontemplazione di una propria abilità, si esprime attraverso la descrizione serena, senza traumi e burrasche, di nature e paesaggi. L'uomo, destinatario di questa ricerca è assente, come corporeità è presenza ineliminabile riflessa nel movimento dell'acqua, nei riflessi che il pittore ama perché in essi vede l'io sconosciuto che esiste in ogni persona. I motivi di fondo dell'intera opera sono i silenzi, la quiete, una solitudine indisturbata; i titoli ne sono esplicita dichiarazione (solitudine, quiete lungo il fiume, meriggio silente sull'Arno, ecc.) ».

Auguri al collega per sempre più numerosi successi.

● **Un particolare saluto** con l'augurio di buon lavoro ai nuovi Ispettori, assunti presso gli uffici periferici del Servizio Materiale e Trazione.

Si tratta degli ingegneri: Enzo Addeo, Bruno Amedoro, Stefano Barazzetti, Sergio Bertonasco, Adriano Calisto, Umberto Campana, Giovanni Cardella, Carlo Casini, Franco Cecchelli, Paolo Cuzzola, Giuseppe Dalla Via, Tommaso De Marzo, Raffaele De Palatis, Giovanni Fiori, Giuliano Ivaldi, Camillo Occelli, Pietro Rizzo, Roberto Segala, Franco Vivarelli.

● **Un augurio** di buon lavoro ai due nuovi assunti alla Sede Centrale, idonei del concorso pubblico per Segretario Tecnico: Giovanni Rigucci e Renato Porroni.

● **Un saluto** ed un augurio ai colleghi collocati a riposo: Nicodemo Luigi Ottoni, Segret. Superiore di 1ª cl.; Luciano Latini, Segretario; Antonina Mineo, Segretario Superiore; Lorenzo Turini, Segretario Tecnico Superiore; Pietro Capanni, Segretario Tecnico Superiore.

● **Danilo Toti** dell'Ufficio 7°, si è spento improvvisamente mentre tornava a casa dal lavoro. La sua prematura scomparsa ha destato viva commozione nell'ambiente di lavoro, dove il Toti era apprezzato per rettitudine ed operosità e conosciuto nel mondo della fotografia artistica dove si era affermato con successo anche in competizioni nazionali. Alla moglie ed al figlio le nostre profonde condoglianze.

● **Ragazzi studiosi.** La signorina Concetta Giamblanco, figlia del 1° Dirigente a r. dott. Vito, già in servizio presso l'Ufficio Comm. e del Traffico, ha conseguito la laurea in lettere e filosofia presso l'Università di Firenze discutendo una tesi su « Lucio Contile » letterato del Rinascimento.

Sempre presso l'Università di Firenze si è laureata in lettere Vanna, figlia dell'Applicato Capo Rolando, dell'Ufficio Materiale e Trazione, discutendo — relatore il prof. Emilio Faccioli — la tesi « La Cingana di Gigio Artemio Giancarli » per la quale ha ottenuto la votazione di 110 su 110 con menzione di lode.

Giuseppe Gentiluomo, figlio dell'Operaio qualificato Giuseppe, dell'Uff. Impianti Elettrici Compartimentale, ha invece conseguito la maturità tecnica in telecomunicazioni presso l'Istituto Tecnico Industriale « Leonardo da Vinci » di Firenze; ed è stato l'unico che dalla commissione esaminatrice ha ottenuto i « sessanta sessantesimi ».

● **Sono nati:** Carlo, all'Op. Qual. Giuseppe Gagliardi; Patrizia, al Man. Marco di Giacomo; Fabio, al Man. Marino Cioni; Annarita, all'Op. Qual. Franco Nardi; Elisa, all'Op. Qual. Mauro Terziani; Claudio, al Man. Stefano Tarducci; Silvia, all'Op. Giancarlo Burini; Manuele, all'Op. Fulvio Torrini; Davide, all'Op. Elio Carotti; Alessio, all'Op. Luigi Chiari; Barbara, al Man. Roberto Salvadore; Eleonora, al Man. Franco Manzani; tutti dell'Officina Veicoli di Firenze P.P.

● **Una lunga** e serena quiescenza ai colleghi che hanno recentemente lasciato il servizio: C.T. Sup. Emilio Pestellini, dell'Officina Motori di Firenze Romito; C. Sq. Man. Luigi Buchignani; Op. spec. Remo Giacomelli; C. T. Sup. Umberto Melani; C. T. Sup. Enrico Nencioni; Man. Spec. Mario Maggi; Op. Giulio Turchi; Appl. Capo Lorenzo Maiani; Appl. T. Serafino Salvatici; Op. Spec. Fosco Paoletti, Angiolo Maiani e Mario Bogani; tutti dell'Officina Veicoli di Firenze Porta a Prato.

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito, per eccezionale comportamento in servizio, i seguenti encomi:
Ass. Capo Renzo Battistella di Venezia S.L., Manovale P. Carlo Cucchiarelli di Latina, C.S. Giovanni Mallamo di Bova Marina, C.S. Sovr. Bruno Tartarotti di Vicenza, C.D. Sup. Mario Boaria di Vicenza, Manovale Giuliano Dalla Rosa di Vicenza, C.S. Ferdinando Chimenti di Lavagna, Cond. Mario Scarselletti di Roma, Macch. Arcangelo Panato di Verona, A.M. Renato Residori di Verona, Op. Qual. Giovanni Ciotti, Op. Qual. Ciro Costa, Op. Qual. Ugo Sannino, Op. Spec. Giovanni Cascone, Autista Giovanni Scotti, tutti da Napoli, Dev. Elvezio Marandola di Roccasecca, C.S. Vittorio Suale di Roma, C.S. Giuseppe Augusto di Messina, C.T. Sebastiano Saraò di Messina, C.S. Francesco Rizzo di Brindisi, Aus. Fulvio Battistini di Roviano, Cond. Innocenzo Paolinelli di Ancona, Man. Carmine Murenu di Cagliari, Cer. Alessandro Montacheti di Catania, C.T. Sovr. Antonio Romano di Roma.
Per aver compiuto atti di onestà sono stati elogiati dal Direttore Generale i seguenti agenti:
Ass. C. Luigi Lerario di Bari, Op. Spec. Germano Calovi di Trento, Ver. Antonio Colecchia di Roma, Ass. Renzo Zampieri di Coldrano, C.S. Luciano Beltraino di Spinazzola, Op. Giuseppe Bellotti di Desenzano, Cond. Renzo Camillotto di Treviso, Ass. Leonardo Chiariello di Trieste, A.M. Evaristo Tia di Treviso, Cond. Giovanni Pavan di Treviso, Man. Silvano Zorco di Nogara, C.S. Sup. Michele Lecci di Foggia, Man. Antonino Minutoli di Messina, 1° Man. Eliseo Barini di Nogara, C.V. Sup. Luigi Guerra di Bari, Ass. Giorgio Sampellegrini di Milano, Cond. Patrizio Benci di Pistoia, C.T. Felice Caliolo di Taranto, C.S. Sovr. Geremia Bertona di Torino, Aus. Giovanni Caradonna di Bari, Ass. Gianni Cisilino di Tarvisio, A.M. Dante Pol di Treviso, Cond. Luciano Bernardi di Rimini, Gestore di 1ª cl. Gelmino Trivellato di Laces, Aus. Pietro Ferlito di Catania, Cond. Ugo Alietti di Lecco, Op. Qual. Bruno Fodonipi di Roma, 1° Dev. Sebastiano Fiorella di Calatabiano, C.G. Franco Lulani di Colleferro, Inc. Egidio Rugghia di Avezzano, Man. Luigi Piolo di Roma, Aus. Nicola Liuzzi di Bari.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Le belle notizie:** Tardivi ma sempre cordiali rallegramenti ai neo Cavalieri Este Pandolfi, Capo del 3° Riparto Movimento; Pietro Fara Rev. Sup. 1ª cl. dell'Uff. Movimento; Luigi Caprioglio Capo Staz. Sovrintendente; Giuseppe Cangelosi Seg. Superiore 1ª cl. dell'Uff. Pers. Compart.; Federico Fermi Ass. Capo di Novi Centrale e Andrea Pesate Macch. del D.L. di Ge. Brignole. Per il collega Fermi, poi, un plauso particolare per la « Stella di bronzo » al merito sportivo ottenuta per i suoi quarantatre anni di attività nel ciclismo giovanile. Tra i tanti meriti il cav. Fermi annovera anche quello di aver tenuto a battesimo, per lo sport, il grande Coppi nel lontano 24 luglio 1934, quando era Presidente della sportiva « Costante Girardengo ».

Giuliana Durante, moglie dell'Ass. Capo Silvio Brasesco della stazione di Genova Campasso, in altre occasioni in pagina ed in cronaca nel nostro perodico si è affermata nell'ambito premio letterario in vernacolo ligure « Lauro d'oro » indetto dal Circolo M. Cappello e dall'ENAL di Genova, aggiudicandosi il 4° posto per la coppa del comune e la targa ENAL, con la poesia « I' ua do silenzio ». Vivissimi rallegramenti.

● **Ragazzi in gamba.** Maria Cristina figlia del dott. Luciano Rossi dell'Ufficio Movimento ha meritatamente ottenuto l'ambita borsa di studio della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Il significativo riconoscimento premia ottimi risultati di studio, coronati anche quest'anno con splendidi voti.

● **Le culle.** Ai colleghi Giancarlo e Marco Marro, il cui nido è stato allietato dal primogenito Giorgio i più cordiali auguri e le più belle felicitazioni.

Felicitazioni ed auguri al Macchinista Angelo Ricci della Rimessa di Ventimiglia che ha salutato l'arrivo della figlia Katia ed all'Op. Qual. Luigi Bertone della Squadra Rialzo di Ventimiglia per il suo felicissimo matrimonio.

● **Lauree:** In Medicina Lucia Pitton con 110 lode e medaglia d'argento, discutendo la tesi « Aspetti della regolazione ormonale in corso di anoressia mentale » col Chiarissimo Prof. Alessandro Polleri. Lucia è stata per tre anni campionessa regionale degli 800 e 1500 metri nei lontani anni del Liceo ed è figlia del Capo Stazione Vincenzo di Cogoleto, e sorella dell'A.M. Benito del D.L. di Savona. Rallegramenti a Maria Angela Calcagno moglie dell'Op. Spec. I.E. Giovanni Mario Spano di Savona per la bella laurea in Biologia e ad Aura Schenone figlia del Segr. Sup. Rinaldo dell'Uff. Ragioneria che si è brillantemente laureata in Biologia ad indirizzo medico.

● **Commiati:** La nostra rubrica dedicata al « commiato » l'apriamo, questa volta, con un particolare saluto a Millo Balduzzi, direttore di « Superba » che lascia la sua « negra ferrovia », vogliamo pensare con un poco di « magone ». Con Millo hanno lasciato l'Azienda, seguiti dal più caldo augurio di « Voci » il ragionier Giovanni Pessino, Capo del 2° Rip. Movimento, il Segr. Sup. Ernesto Gaudio e l'App. Capo Gottardo Pesce dell'Uff. Movimento, l'addetto alla verifica di Ge. San Benigno Valentino Moretti, Francesco Perlongo 1° Deviatore di Genova Sestri, Giuseppe Sticca Op. Spec. del D.L. di Savona, Domenico Sonzogno Op. Spec. del D.L. di Novi, l'Aus. di Stazione Luigi De Negri di Isola del Cantone, Agostino Cermelli C. Treno del DPV di Brignole, Sergio Marchetti Capo Tec. Sovr. Rep. 21/E di Novi Ligure, Gio-

vanni Repetto Capo Tec. Sup. del Posto Verifica di Ge.PP., Amodeo Siiano Op. Spec. del D.L. di Novi S. Bovo, Mario Casale Capo Tec. Sup. dell'Uf. Mat. e Trazione, Antonio Guazzone Capo Tec. Sup. della Squadra Rialzo di Ventimiglia, Giacomo Badano Capo Ges. di Bordighera, Giulio Cosso Manovratore Capo di Ge. Marittima, Giacomo Gambetta Aus. di Staz. di Varazze, Giuseppe Piazzon Appl. Capo dell'Uff. Mat. e Traz., Fernando Banchini C. Treno del DPV di Sampierdarena, Guido Lippi Macc. del D.L. di Ge. Rivarolo, Arturo Rota App. Capo UPC Genova.

A Ventimiglia salutati da amici e collaboratori il Capo Tec. Sup. Antonio Guazzone e l'Op. Spec. Luigi Masin che hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Un augurio di « Voci » per una lieta quiescenza. Auguri anche al Macc. Erminio Marchetti del D.L. di Savona che pure ha iniziato il suo meritato periodo di riposo.

● **« Nozze d'oro »** con le F.S. per Cesare Bartolomeo Guidotti di Imperia che dal 1925 ininterrottamente è stato abbonato e fedele utente dei mezzi ferroviari. A Imperia Oneglia presso l'Ufficio del C.S. Titolare dell'Impianto cav. Luigi Serio si è svolta la cerimonia per la consegna di un omaggio-ricordo all'affezionato « cliente », viaggiatore di commercio che nella sua lunga carriera non ha abbandonato la strada ferrata per le ruote gommate. L'Azienda F.S. per l'interessamento del Direttore Compartimentale ing. Melis e del Direttore di « Voci » dott. Ciambricco, ha offerto un modellino della « Tartaruga » che ha commosso il sig. Guidotti, il quale ha avuto parole di vivo ringraziamento. Presente la stampa che ha dato ampio spazio all'avvenimento con un simpatico articolo del giornalista Bianchi che ha intitolato il servizio « Due milioni di chilometri in ferrovia » apparso sul Secolo XIX arricchito di una bella foto ove compare anche il Redattore Compartimentale di « Voci », per l'occasione anfitrione regista.

● **Fiori d'arancio.** Hanno coronato il loro sogno d'amore gli Op. Qual. Sergio Cagnati, Luigi Bertone, Sergio Bonsignore ed il Ver. Pasquale Petrillo della Squadra Rialzo di Ventimiglia, ai quali la redazione compartimentale di « Voci » augura ogni bene ed un infinito di giorni felici.

Il C.S. Sovr. Eugenio Garzone e la gentilissima signora hanno celebrato le nozze d'argento. Alla felice coppia nel sereno « venticinquesimo » fra i tanti auguri loro giunti, anche un caro ricordo di « Voci ».

● **I lutti:** Dopo appena sei mesi dalla perdita dell'amata consorte Secondina, è deceduto Leopoldo Lequio, Cavaliere di Vittorio Veneto, Capo Tr. in pensione e padre del cav. Ugo Lequio dell'Ufficio Movimento. Alla famiglia provata da tanto dolore le più vive condoglianze.

E' prematuramente scomparso il C.S. Sup. Guido Colla, I° Agg.to di Savona Letimbro. Superiori, collaboratori ed amici affratellati nella triste circostanza sono vicini alla famiglia e porgono attraverso « Voci » un pensiero di sentita solidarietà nel buon ricordo del collega troppo presto scomparso.

All'amico Giuseppe Delilla, dell'Uff. Ragioneria, che ha recentemente perso l'affetto della cara mamma, i sensi del più sentito cordoglio.

Un doveroso senso di cordoglio al collega Segr. Sup. 1. cl. geometra Aurelio Battaglia dell'UCP e per molti anni Redattore di « Voci » che ha perso l'affetto della tanto amata mamma ed all'App. Tec. Franco Remotti della Squadra Rialzo di Ventimiglia colpito da analogo lutto. Vivo senso di commozione ha destato la tragica scomparsa del C.S. Sup. Giulio Villa, Titolare della stazione di Riomaggiore, morto per un incidente in autostrada mentre si trovava in una autoambulanza al ritorno dall'aver accompagnato all'ospedale di San Martino a Genova, il cognato Gerolamo Ermonio Gestore Capo, Titolare della fermata di Vernazza.

Condoglianze anche al dottor Paolo Amadei dell'Uff. Mat. e Trazione cui è mancata la cara mamma, al Man. Giuseppe Richichi ed all'Op. Spec. Ottavio Tarantola della Sq. Rialzo di Ventimiglia per il decesso rispettivamente del padre e della madre ed a Edgardo Giordano della Rimessa Locomotive di Ventimiglia colpito nell'affetto più caro per la dipartita dell'amata consorte. Gli amici di Savona e Varazze ricordano con particolare affetto il C.S. Superiore Emilio Naef prematuramente scomparso e si uniscono a « Voci » per porgere alla famiglia le più vive condoglianze.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Cambio** di dirigenza all'Ufficio Ragioneria. Il dott. Tommaso Lopez è stato destinato all'Ufficio Ragioneria del Servizio Materiale e Trazione, in Firenze. Gli succede il dott. Nino Merendino. Ad entrambi l'augurio di buon lavoro.

● **Commiati:** Gaetano Restaino, Giulio Avanzini e Vittorio Rossano, sono stati collocati in quiescenza. L'Ufficio Lavori, presso il quale essi prestavano servizio, porge l'augurio cordiale di una lunga e serena pensione. Domenico Sabatini e Alessandro Gerla, entrambi dell'Ufficio Ragioneria, hanno lasciato l'Azienda. I colleghi li hanno cordialmente festeggiati.

● **I lutti:** alle famiglie dei colleghi recentemente scomparsi porgiamo le nostre più sentite condoglianze; si tratta di Enrico Dell'Orco, dell'U.P.C.; Angelo Guffanti, del D. Loc. Milano S.to; Mario Guanella e Guidi Fellini, del D. Loc. Lecco; Mario Ciceri della Sq. Rialzo Milano P. Romana; Dario Visintini della Sq. Rialzo Milano C.le; Giuseppe Menin, dell'Officina T.E. di Gallarate; Clito Bonini, del 24° T.co Lavori di Colico; Emanuele Imbraguglio, di Milano C.le; Francesco Piantoni e Ambrogio Rigamonti, della Delegazione di Chiasso; Emilio Fedeli, del 42° T.co Lavori Codo-

GRATIS
a casa vostra
UN' OPERA REALIZZATA NEL 1975

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 1975

Utilissima per voi, necessaria ai vostri figli, il suo prezzo di copertina è di 160.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire
100.000
(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e riceverete 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

Grande formato (cm 27,5x20), carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

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

VALE 60.000 lire
(solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato)

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: SIVE - via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma - Tel. 83.80.448.
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:
□ unifurire dell'abbuono di L. 60.000 e me riservate a pagherò così l'importo ridotto di L. 100.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;
□ unifurire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 90.000 che verserò, senza anticipo, in 6 rate;
□ unifurire dell'abbuono di L. 80.000 che verserò in un'unica soluzione.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma .....
Cognome ..... Nome .....
Tessera n. ..... Città ..... Cap. .....
Via ..... N. .....

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

gno; Renato De Toghi del 7° Tronco Magenta.

● **Marcia nuziale:** Per la gentile signorina Clelia Margherita Adorno, Segretario presso la Segreteria del Direttore Comp.le, e per il rag. Pierluigi Fino; per il Segretario Giovanni Battista Paterni, dell'Ufficio Ragioneria, e per la signorina Angela Postiglione, i quali convolavano a nozze nella Chiesa del Cuore Immacolato di Maria, in Pescara.

NAPOLI

Redattore:
Pasquale Piscitelli
Tel. 4181

● **Laurea:** Raffaele Apicella, figlio del C.S. Sup. Salvatore di Palma S. Gennaro si è laureato in lettere moderne a Salerno discutendo la tesi « Storia del Mezzogiorno d'Italia dal 1848 al 1943 ». Congratulazioni vivissime.

● **Marcia Nuziale** per Lucia Esposito della stazione di Villa Literno e il sig. Tommaso d'Anna; per Anna Castiglione di Napoli C.le e il sig. Vincenzo Tramontano. Auguri cordialissimi.

● **Nozze d'argento** per Salvatore Pierro dell'Uff. Mov. e la signora Bianca Russo; anche il Rev. Sup. 1ª cl. Francesco Perrella, dell'Uff. Mov. e la signora Ida Iacovino hanno celebrato il venticinquesimo anniversario del loro matrimonio. Alle due felici coppie i nostri auguri più vivi.

● **Le nascite:** la primogenita Ornella è venuta a rallegrare la casa della signora Rosaria Celone, C.S. a Benevento; Simona è nata alla collega signora Carolina De Feo-Schmit della segreteria di Napoli C.le; la primogenita Rosalia è giunta in casa della signora Anna Mirra Tammaro, Ass. nella Stazione di Napoli. A tutti i nostri rallegramenti ed auguri.

● **I lutti:** è mancato nei giorni scorsi li C.G. Sup. Leonardo Ruberto di Napoli C.le; si è spento il Cav. di V.V. Arturo Castagna, Segr. C. a.r. Alle famiglie le nostre sentite condoglianze.

● **Un bravo** ad Enzo Iannotta, figlio del C.S. Sup. Vittorio di Salerno, che con « ottimo » si è licenziato dalle scuole medie; bravi anche i suoi fratelli Antonio che con tutti otto va in terza elementare e Valentino con tutti dieci alla quarta.

● **Filatelia** e numismatica entrano a far parte del D.L. di Salerno ove, a cura del sig. Nicola Gigliello e di Vittorio Iannotta, si è costituita una attiva sezione.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Le belle notizie:** L'Ispettore Capo r.e. dott. Mario Coniglio, Capo della 1ª Sezione dell'Ufficio Personale Compartimentale e Segretario Particolare del Direttore Compartimentale, è stato recentemente promosso Primo Dirigente e trasferito a Cagliari, dove ha assunto la dirigenza di quell'Ufficio Personale Compartimentale. A sostituirlo, nell'incarico di Capo della 1ª Sezione dell'U.P.C., è stato destinato a Palermo l'Ispettore Capo r.e. dott. Giuseppe Colombo, proveniente da Napoli. Ad entrambi i funzionari formuliamo, da queste colonne, i nostri rituali auguri di buon lavoro nei rispettivi nuovi importanti incarichi.

● **Lauree:** Con il massimo dei voti si è laureato in Ingegneria Nucleare Pietro Tallarita, figlio del Segr. Sup. Giuseppe, dell'Ufficio Ragioneria, discutendo, relatori i chiarissimi prof. E. Calderaro ed F. Castiglia, una interessante tesi su « Dosimetria di Fricke e sue varianti ».

Con la votazione di 110 su 110 e la lode si è laureata in Pedagogia la gentile signorina Maria Pia La Barbera, figlia del collega Domenico, già in servizio presso la stazione di Palermo Centrale, discutendo una tesi di storia della pedagogia « Il metodo Montessori e i suoi limiti ». Relatore prof.ssa Bruna Fazio Allmayer, correlatori i professori Bonafede e Pizzo.

Si è brillantemente laureata in medicina e chirurgia Angelo Brancato, figlio dell'Ass. Capo di Stazione a r. Salvatore, già in servizio a Canicattì, discutendo la tesi « Nuove ipotesi sulla regolazione della granulopoiesi ». Relatore il Ch.mo prof. Giandomenico Bompiani.

Con la discussione di una interessante tesi su « Trattati internazionali e terzi stati » si è laureato in giurisprudenza il Segretario Vito Amico, dell'Ufficio Personale Compartimentale. Relatore il Ch.mo prof. Vanni. A tutti i neo dottori auguri di una brillante carriera.

● **I lutti.** Colpita da inesorabile male è deceduta, dopo breve malattia, il Segr. Sup. Amalia Uccioni, Segretario Particolare del Capo dell'Ufficio Lavori Compartimentale.

Al marito, Segretario Tecnico Superiore Franco Comarda, dello Ufficio Lavori, esprimiamo i nostri sensi di solidarietà.

Le nostre condoglianze al Segr. Sup. Santo Salici, dell'Uff. P.C. e Segr. Compartimentale del SAUFI, per la morte del caro papà, ed all'Operaio Spec. dell'armamento Sebastiano Pulvirenti, del 24° Tronco Lavori di Motta S.A., per la morte del fratello Antonio, anch'egli Operaio Specializzato dell'armamento in servizio presso il medesimo Tronco Lavori.

● **Cicogna express** per Antonio Massimiliano Basile dell'Ausiliario di stazione Francesco, in servizio presso la stazione di Falcone.

● **Commiati:** Sono stati collocati a riposo: il Segr. Sup. di 1ª cl. Antonino Marsale, della Sq. Rialzo di Palermo; il C. St. Sup. Emanuele Iannelli, Titolare della stazione di Oliveri Tindari; il C. St. Sovr. cav. Rosolino Purpura, Dirigente la gestione R.O. della Stazione di Palermo Centrale; l'Aus. Giuseppe Dalia, dell'Ufficio D. C. di Palermo; il Capo T. Sup. cav. Bernardo Porretto, Dirigente la Squadra TT e Cavi di Palermo.

A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

● **Fiori d'arancio** per la gentile signorina Giusy Impallomeni, figlia dell'Applicato T. Capo Giuseppe, della Dirigenza Centrale I.E. di Palermo, ed il signor Lorenzo Fanduzza; per Francesco Carollo, figlio del C. St. Sovr. Stefano, Titolare della stazione di Bagheria, e la gentile signorina Tommasa Pintacuda.

Alle novelle coppie esprimiamo l'augurio più fervido di ogni felicità e benessere.

● **Onorificenze:** apprendiamo con piacere che l'Applicato Tecnico Capo Francesco Paolo Sutera, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere all'Ordine del Merito della R.I.

Complimenti per il meritato riconoscimento.

● **Binario dieci** per il collega Franco Cirano, dell'Officina Compartimentale I.E. di Palermo per aver conseguito, con ottima votazione, il diploma di Perito Industriale; per Maria Gabriella D'Angelo, figlia del C. St. Sup. Antonino, della D.C. di Palermo, per aver conseguito la maturità classica; per il C. St. Sup. Girolamo Termine, della D.C. di Palermo, per aver conseguito il diploma di abilitazione magistrale; per Rosa Torregrossa, figlia del C. St. Sovr. Stefano, 1° Aggiunto a Catania Centrale, per aver conseguito, appena diciottenne, il diploma di Economico-Dietista, con la votazione di 60/60; per Matteo Virzì, del Commesso Capo a riposo Gaetano, già in servizio presso la Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, per aver conseguito il diploma di Elettronica industriale.

REGGIO CAL.

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Binario 16:** Sono terminate le scuole, ed anche quest'anno numerosi colleghi ci segnalano l'ottimo risultato dei loro figlioli: Bruno Macrì, figlio del CS Sovrintendente del Reparto Movimento di Cosenza, ha conseguito l'ammissione alla scuola media con tutti dieci; le due figliole del Capo Gestione Superiore di Reggio C.le Paolo Fiore, Maria e Mimma sono state promosse, Maria la licenza elementare e Mimma è stata ammessa alla quarta classe, con tutti dieci; Domenico Galluzzo, figlio del Controllore viaggiante del Nucleo di Reggio Giovanni, è stato promosso alla seconda media con nove decimi; ed infine Francesca Cilea, figliola del CPV Giovanni del Deposito di Reggio, promossa in terza media con la media dell'otto. A tutti i nostri auguri di buone vacanze.

● **Laurea:** Rosa Polimeni, figlia dell'Operaio d'Armamento a riposo Salvatore, ha conseguito, con brillante votazione, la laurea in lingue e letterature straniere. Auguri e complimenti al collega Domenico Crea, Segretario all'Ufficio IE, che alternando il lavo-

---

INIZIATIVE ANLAFER

Diploma di benemerenza a chi ha 25 anni di servizio

Per interessamento dell'Anlafer la nostra Azienda ha deciso di assegnare un diploma di benemerenza a quanti abbiano compiuto, al 3 ottobre 1975 venticinque anni di servizio, di ruolo e non. Ferma restando l'attribuzione della medaglia d'oro al compimento del trentacinquesimo anno di servizio, il diploma viene concesso al personale ferroviario « non demeritevole ». Per facilitare il compito delle Segreterie Compartimentali gli interessati possono far pervenire alle Segreterie stesse una richiesta in carta semplice sulla quale dovrà essere indicata la qualifica attualmente rivestita, la data e qualifica di assunzione e gli eventuali periodi non di ruolo.

Nei giorni 8 e 9 novembre prossimi si terrà a Roma il Secondo Convegno Nazionale della Associazione Nazionale Lavoratori Anziani-Ferrovieri. La manifestazione, alla quale possono partecipare tutti i ferrovieri in attività di servizio ed a riposo ed i loro familiari, si propone di esaminare i problemi associativi e nello stesso tempo vuol far conoscere la posizione del ferroviere nella vita sociale odierna. Il programma della manifestazione, che si terrà nel Palazzo dei Congressi all'EUR, prevede tra l'altro una gita ai Castelli Romani con pranzo sociale ed una visita alla città ed alle quattro Basiliche per coloro che intendono celebrare l'Anno Santo.

Il programma di dettaglio, per quanti volessero proseguire la sosta a Roma, può essere richiesto ai Presidenti delle Sezioni oppure, direttamente, al Segretario Generale, rag. Manlio Maria Orazi, Via Marsala 9, 00185 Roma.

ro allo studio si è laureato a Messina in Scienze Politiche, indirizzo internazionale.

● **Cicogna:** è nata Maria Francesca, figliola dell'Operaio di armamento specializzato Antonio Pustorino del 18° tronco lavori di Soverato. Per la prima volta papà il collega Franco Tripodi dell'UPC; la moglie, Angela Chirico, ha dato alla luce Massimo. Auguri.

● **Congedo:** ha lasciato l'Azienda e ci mancherà molto Annunziato Arcudi, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria, che per 25 anni è stato il liquidatore dell'Ufficio Personale Compartimentale. Il capo dell'Ufficio, dott. Venanzio Praticò, lo ha ringraziato a nome di tutti i colleghi. « Voci » gli augura un tranquillo riposo.

Alla Stazione Centrale di Reggio i colleghi CG Sovr. Orazio Ripepi e Saverio Caristo sono stati collocati a riposo. E' stata offerta loro una medaglia d'oro ricordo e il discorso d'occasione è stato tenuto dal CS titolare cavalier Romeo.

● **Condoglianze:** un grave lutto ha colpito il Capo stazione titolare di Reggio Lido, Antonino Ritto; è deceduto il caro papà, Carmelo, conduttore a riposo.

Le nostre sentite condoglianze.

ROMA

Redattore:
Giorgio Del Soldato
Tel. 6677

● **Fiori d'arancio:** Nella Chiesa di S. Maria in Pietraluna a Torre dei Nolfi, il Cond. Antonio Del Monaco del Dep. P.V. di Sulmona e la signorina Rosanna Lo Stracco hanno pronunciato il loro « sì ».

Si sono uniti in matrimonio il Cond. Giovanni Orsini del Dep. P.V. di Sulmona e la signorina Anna Balassone-Schiavo figlia del Capo-Treno in pensione Antonio. Auguri.

● **Onorificenza:** Il Presidente della Repubblica, su segnalazione del Prefetto di Latina, ha nominato « Cavaliere dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana » il collega Orlando Di Nicola dell'U.P.C. di Roma. Al neo-Cavaliere vivi compiacimenti di « Voci della Rotaia ».

● **Cicogna express:** Festa nelle case del Cond. Felice Giammarco, del C. Treno Bruno Santarelli e del C. Treno Bruno Ranalli per l'arrivo rispettivamente di Katia, Rocco e Rossella, Samantha.

● **La ferrovia si rinnova:** Antonio Diana, Sergio Picchi, Maurizio Sasso, Francesco Zarro: ecco alcuni dei giovani che sono entrati a far parte della nostra Azienda e che danno il cambio ai nostri colleghi più anziani.

● **Commiato:** Ernesto Guidi 1° Dev. a Roma Trastevere, Carmine De Simone Capo Stazione Titolare di Ponte Galeria, Pasquale Brachelente, Mario Cianchelli, Natalino Cherubini, Giovanni Quattrocchi, Paolo Rizzi, Luigi Napoleoni tutti della Squadra Rialzo di Roma Prenestina, e poi Lorenzo Di Baldo, Aldovino Marucci, Francesco Incitti, Michele Isernia, Crescenzio Pisetti, Salvatore Pisano, Carmine d'Agostini, Umberto De Santis, G. Battista Umbaca, Gino De Bonis, Silvio Di Stafano, Francesco Lolicato, Vittorio De Merulis, Luigi Bichiri e Fortunato Saulini tutti della Stazione di Roma Termini hanno lasciato il servizio.

A tutti porgiamo, anche a nome dei tantissimi amici, gli auguri di una serena e lunghissima pensione.

● **Nozze:** Festeggiatissimi sposi sono stati il Man. Romano Lucidi della Stazione di Colleferro e la signorina Antonietta che si sono uniti in matrimonio in Artena, tra la commozione dei parenti e degli amici.

● **I nostri ragazzi:** Per la brillante promozione conseguita nell'anno scolastico appena concluso, meritano una particolare citazione: Daniele Isola promosso alla II elementare con tutti 10, Cristina d'Andrea che ha superato gli esami di Licenza Elementare con tutti 10; David Napoleoni e Ottavio De Lutio anch'essi promossi con tutti 10 alla II Elementare.

Stefano e Marco d'Ambrosio, Fabio, Leonardo e Sergio Foglietta, anche quest'anno hanno regalato al loro nonno Leonardo Foglietta, Ass. Capo in pensione la gioia di essere stati tutti promossi con votazioni eccezionali.

● **Promozioni:** I nostri migliori complimenti ad Arcangelo Alivernini, Romano Padellini e Gabriele Ricci della Squadra Rialzo del Parco Prenestino che sono stati promossi Verificatori.

● **I nostri lutti:** Il personale delle Stazioni di Roma Trastevere e di Roma Termini esprimono vive condoglianze al Dev. Capo Pietro Fratarcangeli per la improvvisa morte della madre ed al Capo Gestione Francesco Martinelli per al perdita del papà.

Tanto rimpianto tra i colleghi che li hanno conosciuti ha suscitato la notizia della scomparsa dell'Ass. Capo a riposo Vinicio Bufacchi, deceduto dopo una lunga e dolorosa malattia e del C. Tecnico Sup. Antonio Napolitano della Sq. Rialzo del Parco Prenestino.

ROMA Servizi

● **Commiato:** Dopo 43 anni di servizio, salutato da colleghi ed amici in gran numero ha lasciato l'Azienda il cav. Domenico Tricarico del Servizio A. G.

● **Lauree:** Con un bel centodieci e la lode si è laureata in filosofia Elisabella Mori, figlia dell'ing. Edoardo, Dirigente Generale. La tesi discussa con il professor Angelo Sabatini riguardava la « morte del dramma ». Anche per Giuseppina Carola, figlia del Capo P.V. Sup. Mario di Roma Ostiense, una bella laurea con centodieci e lode; la tesi concerneva « Policastro Epicureo », i relatori erano i professori Grannantoni e Parente-Isnardi. In scienze biologiche si è laureato Roberto Costa, figlio del C.T. Sovr. Luigi, dirigente la Tipolitografia. La laurea, « membrana citoplasmatica delle cellule neoplastiche: struttura e funzioni » è stata discussa con il prof. Anneo Violante; nell'aprile scorso il fratello Fabio si era brillantemente laureato in chimica industriale. Ai neo dottori ed ai loro genitori i cordiali auguri di « Voci ».

● **Cavaliere** all'Ordine della R.I. è stato nominato l'Appl. Capo Rinaldo Aureli del Servizio Personale. Rallegramenti vivissimi.

● **Niceforo Maria Grazia** figlia dell'Applicato Capo Vincenzo del Centralino Telefonico D.G. si è diplomata Ragioniera con 60 e lode, presso la scuola Duca degli Abruzzi di Roma. Congratulazioni.

TORINO

Redattore.
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Cicogna express** alla Stazione di Candiolo: Raffaella all'Ass. Loris Scagliarini ed Elvira a Luigi De Rosa; ad Alessandria C.le: Fabio al Manovr. Antonio Pesce e Gian Luca a Giancarlo Zanella; al DL di Cuneo: Daniela all'AM Claudio Vernazza, Luisa al Macch. Sergio Barutta ed al C. T. Anna Maria Musso Barutta, Alex al Macch. Gianfranco Ranzato e Diego al Macch. Gianpietro Vallinotti; Claudia all'Ass. Staz. Michele Tammeo della stazione di Borgomanero.

Per la prima volta il Commesso Capo Giovanni Alessio è diventato nonno per merito della nipotina Federica Gili.

Felicitazioni ed auguri a tutti.

● **Lutti:** Colpito da improvviso malore è deceduto il C.P.V. Sovr. Alberto Arcari, di cinquantacinque anni, Titolare del Deposito P.V. di Novara. Lavoratore dinamico ed instancabile, l'Arcari lascia in Piemonte, pur avendovi sostanto soltanto tre anni, tanto rimpianto in chi ha avuto la fortuna di apprezzanre la competenza, la serietà e l'illuminato equilibrio nell'amministrare l'Impianto. Alla signora Elisabetta ed alla giovanissima figlia Rosanna le condoglianze dei colleghi, e degli amici tutti ai quali si associa « Voci ».

Sono periti in un incidente stradale, Antonio Mozza ed Eva Di Canio, genitori del C.S. Eupremio, in servizio a Vercelli; al collega, così duramente provato, la nostra partecipazione al dolore. Condoglianze al Macchinista a r. Annibale Follo per la immatura morte della Consorte signora Rosina Grattapaglia ed ai Colleghi del DL di Cuneo, Macchinista Franco Panero per la scomparsa della Madre, signora Maria Cagnotto, A.M. Luigi Blengino per il decesso del Padre signor Pietro ed Appl. Capo Giuseppe Stoppini, valido ed efficiente collaboratore del Periodico, per la dipartita del Padre signor Carlo.

● **Commiati:** Il C.D. Sovr. Cav. Emilio Mazzoli, già Capo del 1° Reparto Trazione, ha lasciato recentemente il servizio per raggiunti limiti di età.

Nel corso di una riunione, presenti i Dirigenti dell'Ufficio Comle Trazione, maestranze, P.d.M. e Capi Deposito, gli è stato porto un affettuoso saluto di commiato. Al neo pensionato, anche da queste colonne, i più fervidi auguri di una lunga e serena quiescenza.

● **Auguri** e felicitazioni al rag. Sergio Marotti, Capo del 14° Rep. Ragioneria, che è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere della R.I.

● **Binario dieci:** Il giovane Giancarlo Rimella, figlio del Segretario Luciano del Mag. Appr. di Torino Smist., si è recentemente laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Torino, discutendo con i Proff. Brusca e Zardini la tesi: « La prova da sforzo nell'infarto cardiaco recente ». Il punteggio ottenuto, 110/100 con lode e dignità di stampa, si commenta da solo.

Un neo-dottore anche al Controllo Merci: si è infatti brillantemente laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Teramo l'Applicato Leonardo D'Aloiso, del 16° Reparto. Le più vive congratulazioni.

● **Marcia nuziale** per l'Applicato Silvana Cometto, del 24° Rep. Rag., ed il Prof. Elio Porzio; per l'Applicato Laura Rassiga, del 14° ep. Rag., ed il Sig. Gian Domenico Guercilena; per l'Assistente Rosolino Lopez, della Stazione di Candiolo, e la gentile Sig.na Rita Annarelli; per l'Op. qualif. Riccardo Domenico Pizzi, della 16ª Zona IE di Borgomanero, e la gentile Sig.na Bruna Grazia Casile; per i Manovali Maria Clotilde Poggio e Graziella Zelli, ambedue in servizio ad Alessandria Centrale, rispettivamente con i Sigg. Simone Cavallero e Sergio Ivaldi. A tutti i più fervidi auguri di ogni bene e felicità.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Ouaratino
Tel. 766

● **Le belle notizie:** Congratulazioni vivissime per la loro promozione giungano al cav. Giordano Busan, neo-Segretario Superiore di 1ª classe, e ai neo-Segretari Superiori cav. Ugo Parisotto, Duilio Moro e Giuseppe Valentini, dell'Ufficio Ragioneria, alla dottoressa Adriana Masotti, dell'Ufficio Personale, ad Luigina Allegranti, al ragionier Giorgio Bobolini, entrambi già in quiescenza, e a Romana Segon dello Ufficio I.E.C.

Felicitazioni sincere formuliamo anche al neo-Revisore Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Movimento, cav. Alfredo Bergo, ed ai neo-Segr. T. Sup. Gaetano Laghezza, p.i. Ervino Abba e Ido Joan, dell'Ufficio I. E., e ai colleghi dell'Ufficio Lavori e Costruzioni geom. Giuseppe Cacciatori e Giuseppe Gradenigo.

Hanno raggiunto la qualifica di Capo Tecnico Sovrintendente i periti ind.li Vittorio Petronio e Nello Compagnone mentre a quella di Capo Tecnico Superiore sono

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

pervenuti Ferdinando Croci e Giuseppe Battistella, tutti in forza all'Ufficio Impianti Elettrici.

● **Un caloroso** benvenuto al nuovo Applicato in prova dell'Ufficio Personale Compartimentale, la graziosa signorina Antonella Valdevit.

● **Fiocco azzurro** sulla porta di casa del Deviatore della stazione di Portogruaro Mario Falcon, arbitro di calcio di fama regionale, per la nascita del figlio Flavio.

Felice passaggio di parametro familiare per l'Operaio qualificato della Zona IE di Portogruaro Augusto Rizzat, al quale la gentile consorte, signora Luisa Serravalle, ha fatto il dono di un bel bebè, cui è stato imposto il nome di Marco.

Il piccolo Daniele è venuto ad allietare la casa del Capo Pers. Viaggiante del locale Ufficio Movimento Giovanni Pettinelli.

A tutti auguri vivissimi da parte dei colleghi del Compartimento e di « Voci ».

● **Fiori d'arancio** per l'Operaio dell'armamento Guccio Moschion, che si è unito in matrimonio con la gentile signorina Santina Tomasin, e per il Guardiano Giorgio Sincovich, entrambi del tronco Lavori di Gorizia, che ha invece impalmato la signorino Anna Kusce.

Marcia nuziale anche per il Segretario dell'Ufficio Movimento Bruna Deana, che è convolata a nozze col Signor Giulio Donati.

Alle tre coppie giungano gli auguri più sinceri da parte dei colleghi del Compartimento, dei superiori e di «Voci».

● **Lutti.** E' deceduta la signora Rosalia Carrer, madre dell'ottimo Ivano Vendraminetto, titolare della stazione di Latisana. Al collega colpito in uno degli affetti più cari giungano le sentite condoglianze degli amici e di « Voci ».

Sentite condoglianze anche ai familiari del Capo Stazione Superiore a.r. Egidio Zitter, scomparso il 10 luglio.

● **Binario dieci:** Roberto, figlio dell'Applicato Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici Vinicio Manta, ha brillantemente conseguito il diploma di geometra con l'ottima puntazione di 60/60, mentre Pierpalolo, figlio del Revisore Superiore di 1ª classe a.r. Ladislao Omari, ha conquistato il suo diploma di maturità scientifica riportando l'invidiabile punteggio di 54/60.

Gli amici e « Voci » formulano ad entrambi i loro più calorosi complimenti ed il fervido augurio di un promettente avvenire.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Le belle notizie:** Ci congratuliamo con l'ing. Gianfranco Boccaletti dell'Ufficio Movimento Compartimentale per il suo recente inquadramento a Primo Dirigente designato alla 2ª Divisione dell'Ufficio Movimento di Torino.

Mentre spiace doverlo lasciare partire, gli facciamo i più vivi auguri di una brillante carriera.

Felicitazioni al dr. ing. Giovanni Stabile, che, proveniendo da Milano, è stato destinato come Primo Dirigente ad assumere la titolarità della Divisione dell'Ufficio I.E. Compartimentale.

● **Lauree:** Rallegramenti alla neo dottoressa sign.na Flavia Vio, Conduttore del D.P.V. di Venezia, che si è brillantemente laureata in Materie Letterarie presso l'Università di Padova. Auguri «ad majora».

Congratulazioni al Capo treno Emilio Dalla Palma, pure del D.P.V. di Venezia, per la laurea in ingegneria elettronica conseguita a Padova dal figlio Oreste.

Anche l'Operaio spec. Lino Xicato dell'Ufficio I.E. può giustamente ritenersi orgoglioso: la di lui figlia Annamorena si è brillantemente laureata in Materie Letterarie a Padova. Complimenti ed auguri.

● **Commiati:** Il cav. Mario Prandi, titolare di Venezia S.L. e Capo Reparto Movimento d'Impianto, è andato in pensione. Beneficiando del primo contingentamento ha concluso in anticipo la sua lunga attività ferroviaria. Noto per le sue qualità tecniche, professionali ed umane spiccate, lascia un ricordo indelebile a quanti ebbero la fortuna di lavorare con lui.

Alla carriera brillante, ai riconoscimenti ambiti conseguiti, è doveroso ricordare il conferimento di recente da parte del Capo dello Stato della Stella al Merito del Lavoro. Rallegramenti ed auguri di lunga e serena quiescenza. A sostituirlo è stato designato il Capo Staz. Sovrint. Ivo Piaserico, titolare di Galalzo P.C.

Per limiti di età e di servizio il dr. Ervin Luppari, titolare del Reparto Movimento d'Impianto di Venezia-Mestre, è stato collocato a riposo. Funzionario integerrimo, ha ricoperto, nella sua lunga carriera, posti diversi di responsabilità nell'esercizio del movimento. Il nostro saluto affettuoso e l'augurio di una lunga e serena quiescenza. A sostituirlo è stato designato il Capo Staz. Sovrint. Antonio Mosele della Stazione di Padova C.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Dopo la torrida** estate, eccoci di nuovo all'appuntamento mensile con i nostri lettori. Il primo posto spetta ai più bravi: « Architetti », a luglio, due Segretari Tecnici dell'Ufficio Lavori di Verona: i colleghi Giovan Battista Anterri e Luigi Coeli. In cinque anni, lavoro e studio, hanno completato il ciclo universitario a Venezia relazionando sull'urbanistica per una politica di riequilibrio comprensoriale. Particolare interesse: il relatore è stato il prof. Raffaele Pannella, genero dell'ing. Mario Tugnoli, già Capo dell'Ufficio Lavori di Verona prima del terremoto dirigenziale. Con la tesi « Modificazioni strutturali e funzionali delle membrane mitocondriali dopo l'azione della foslolipasi C. » l'Università di Padova ha scodellato dottore in Scienze Biologiche Alba Pellizzari, figlia del Capo Gest. Sup. Antonio da Vicenza. Papà, mamma, il fratello Paolo e gli amici tutti si congratulano vivamente. Dottore in Medicina e Chirurgia (Tesi: Trapianto renale) lo è diventato Fritz Neumair, figlio di Francesco Operaio sp. IE a Monguelfo. Soddisfazione massima anche in casa del Segr. Sup. Giovanni Zanardo dell'Ufficio Ragioneria: il figlio Mario si è laureato Ingegnere elettronico ed è ferratissimo nel campo della televisione via cavo. Un « en plein » ha fatto Roberto Fostini nella maturità scientifica (60/60). E' figlio di Luigi, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria. A questi bravissimi vanno aggiunti, e sono tanti, i premiati per diligenza nello studio, dalle scuole elementari a quelle universitarie, dal Dopolavoro Ferroviario di Trento (patron Michele di Mauro) l'8 giugno, alla presenza del Presidente della Regione, dr. Kessler e del Direttore Compartimentale, ing. Puccio.

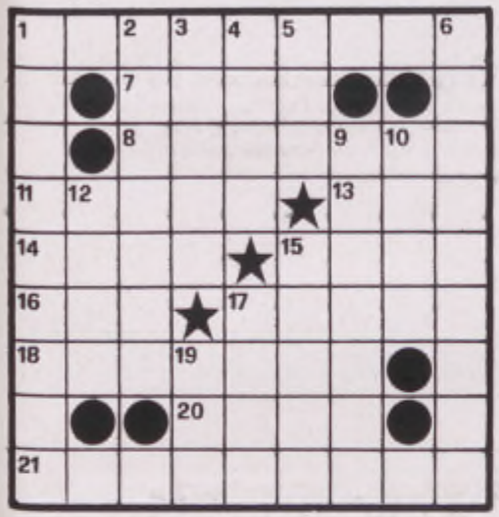
● **Le congratulazioni** di tutti gli amici e operatori DLF a Dario Lodi Rizzini, Capo Gest. Sup. e Presidente del Dopolavoro di Mantova per il conferimento dell'onorificenza di « Cavaliere al merito della Repubblica ». « Cavaliere » anche un altro mantovano, ma insediatosi al « Palazzo di Vetro » a Verona, il Rev. Sup. Gino Crivellaro dell'Ufficio Movimento. Al caro amico Gino i nostri complimenti e quelli dei collaboratori.

● **La famiglia** del « muso nero » Plinio Signoretto, ff macchinista al DL di Fortezza è aumentata con Mirko. Auguri dei colleghi con « sbuffi di fumo » delle locomotive della Pusteria.

Il Direttore compartimentale di Torino, Ing. Arturo Attanasio con un gruppo di bimbi ospiti della colonia alpina O.P.A.F.S. di Limone Piemonte. La foto è stata scattata dal dirigente movimento Gian Piero Gnecchi che ha un figlio ospite della stessa colonia.

La figlia di un collega delle Ferrovie Francesi desiderebbe corrispondere con colleghi italiani o loro familiari; M.lle George Kolb conosce l'italiano, ha 29 anni ed abita al seguente indirizzo: 44, rue Emile Zola - 95600 Eaubonne (Région Parisienne).
Analoga richiesta viene formulata da Mr. Edward Watkins, 22 Barnsole Road - Gillingham, Kent (England), ferroviere britannico di ventidue anni che, tra l'altro si interessa di escursionismo, arte moderna e antica, musica.

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Persona trasandata; 7) Il nome della Berni; 8) Fiume dell'America meridionale; 11) Comune in prov. di Rovigo; 13) Il fiume dei Cosacchi; 14) Ovvero; 15) Pronome personale; 16) Isola del Dodecanneso; 17) Isola vulcanica del Mar Rosso; 18) Nascite, discendenze; 20) Il nome di Guinness; 21) Studioso dei pesci.

Verticali: 1) Baracche da fiera; 2) Corteggiatori, cascamorti; 3) L'alleata del dentista; 4) Può essere depressa; 5) Prefettura svedese; 6) Poco costoso; 9) Missionario francescano, da Pordenone; 10) Comune in Prov. di Latina sui monti Lepini; 12) Christian, creatore dell'alta moda francese; 15) Otto, giurista tedesco, autore dell'opera « Palingenesia iuris civilis »; 17) Rosolino, patriota siciliano: collaborò con Pisacane; 19) Allegri.

S. CHIESA

Incastro (xxx xx oooooooxx)

ALTI E BASSI DEL « GENOA 1893 »

La « Lanterna » ricorda i suoi miracoli
alternati alle molte fregature.
Ci son sostenitori molto validi,
ma ce ne sono di... taccagni pure.
Siccome ai « dindi » c'è chi vuol pensare,
in alto questa non potrà mai andare.

CIAMPOLINO

Cambio di vocale (8)

LA MOGLIE DEL « GORILLA »

Anche lei, dietro al Capo! E pare che
pur a letto ci vada assai sovente.
Ma prima o poi verrà scoperta: allora
qualcun la pesterà sonoramente.

MAURIZIO

Anagramma (4/8 = 5,7)

ANZIANO GIOCATORE TOLTO DI SQUADRA

Mobile, vecchio stil, qualche tiretto
è ancor capace di piazzare a effetto...
Ma per le gelosie, giunte sovente
a gettar delle ombre nell'ambiente,
il suo spirito ormai l'ha abbandonato,
e nell'inerzia appar mortificato!

TRAIANO

Indovinelli

L'ODIOSO POLIZIOTTO STRADALE

Con il solito disco che non vedi,
sta in mezzo, per fermarti preparato;
quel... servo va schiacciato sotto i piedi
o almeno con le mani strattonato!
M'arresterà, su questo siam d'accordo,
ma io, se poi m'arrabbio, me lo mordo!

FAN

BARBIERE DORMIGLIONE

Quando gridai: Poltrone!
ed entrare volevo...
— Oggi ho l'esaurimento,
rispose, e non ricevo!

IL VALLETTO

TATTICA DEL NUOVO ALLENATORE

Vigil difesa a centro campo e infine
le fughe delle ali, repentine...
Buffo schema! L'effetto è miserello,
eppur gli fanno tanto di cappello.

MARIN FALIERO

LO SPORT

Sano esercizio, fonte di benessere,
varie specialità suol presentare
(come il calcio, ad esempio): ed i tifosi
conforto in quest'ambiente san trovare.

MARIN FALIERO

METROPOLI

La città è uno schifo
sprofondato nell'amarezza
ed io sopravvivo aggrappato
allo schifo
della mia solitudine.

MIG

STRATEGHI ELETTORALI

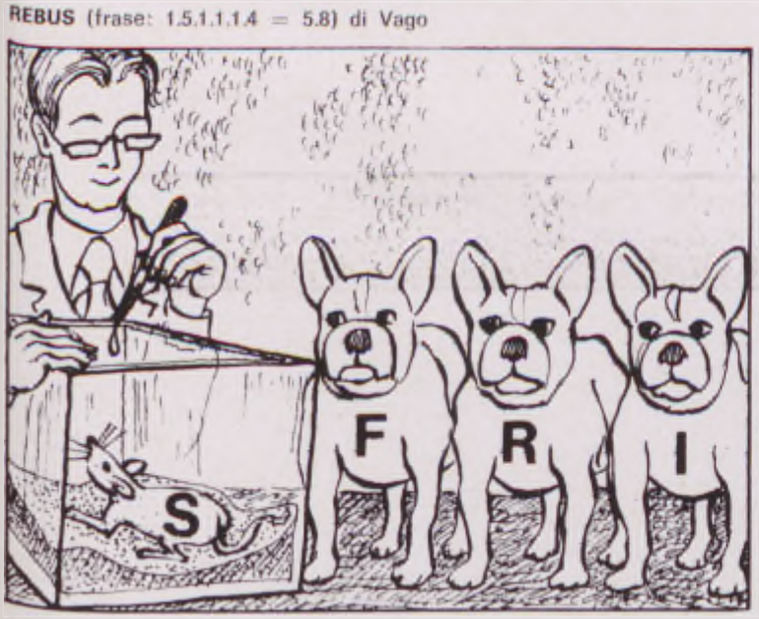
Mentre i partiti sulla breccia stanno
e, inquieti, incontro al loro destino vanno,
c'è sempre un tal che a tavolino resta
a dar dimostrazion che il rosso è in testa.

IL VALLETTO

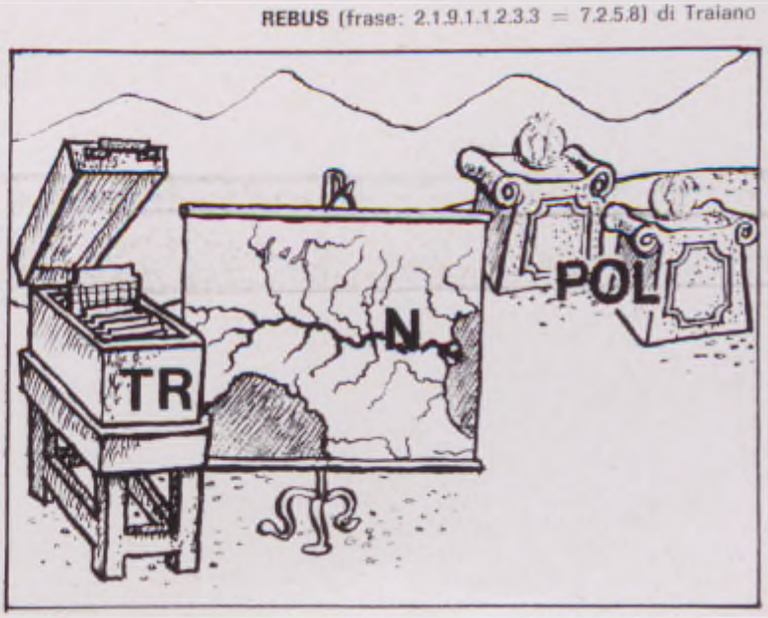
SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) Bracalone; 7) Magi; 8) Orenoco; 11) Adria; 13) Don; 14) Cioè; 15) Loro; 16) Cos; Perim; 18) Origini; 20) Alec; 21) Ittiologo.
Verticali: 1) Baracconi; 2) Amorosi; 3) Carie; 4) Area; 5) Lan; 6) Economico; 9) Odorico; 10) Cori; 12) Dior; 15) Leneì; 17) Pilo; 19) Gai.
INCASTRO: Aladino/tacchi = ala di tacchino.
CAMBIO DI VOCALE: TaSTIERA/Testiera.
ANAGRAMMA: Comò/persiane = corpo esanime.
INDOVINELLI: Il freno; il teatro; lo spaventapasseri; la farmacia; il naufrago; il capostazione.
REBUS: S cavia; F R I cani = scavi africani.
REBUS: TR è schedario; N è Po; POL are = tre-sche da rione popolare.

REBUS (frase: 1.5.1.1.1.4 = 5.8) di Vago



REBUS (frase: 2.1.9.1.1.2.3.3 = 7.2.5.8) di Traiano



Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì,

per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - OTTOBRE 1975 - N. 10

ANNO XVIII - N. 10 - OTTOBRE 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.

Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 Int. 33210-2749

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Pasquale Piscitelli.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Carlo V. Cattaneo, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

In copertina: La cerimonia inaugurale del XXI Congresso AICCF/UIC.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

MILITARE CON BIGLIETTO « F »

Cara « Voci »,

sono un Operaio Qualificato i.p. del Deposito Locomotive di Milano Smistamento, attualmente in servizio militare a Lecce.

Quando interruppi il servizio FS non mi venne ritirato il biglietto F » di II classe e mi fu assicurato che ne avrei potuto fare uso fino alla scadenza della validità.

Il giorno 18-6-75, mentre viaggiavo in divisa militare, il conduttore di servizio non ha ritenuto valido il suddetto biglietto « F » e mi ha munito di biglietto a Tariffa 4 con lire 2.000 di diritto per esazione suppletiva.

Ho chiesto chiarimenti a svariati Conduttori, Capi Treno e Controllori non trovandoli mai concordi. Alcuni affermano che il biglietto era regolare, altri no, altri sarebbe stato regolare se non fossi stato vestito da militare.

Qual è la prassi regolare?

Grazie.

Claudio Mascherpa
Operaio Qualificato i.p.

● *Gli Agenti FS posti in aspettativa per servizio militare di leva conservano titolo all'uso del biglietto serie « F » fino alla data di scadenza del medesimo (31 dicembre dell'anno di emissione). Quindi il suo biglietto se emesso nel 1975 era assolutamente valido.*

RIPOSO, RECUPERO, FESTIVITA'

Sono un vecchio lettore di «Voci» e vorrei chiedere anch'io una delucidazione circa l'interpretazione della legge 2 marzo 1974 n. 77 riguardante le festività coincidenti con i riposi di turno.

Riferendomi al quesito trattato dal sig. Rossitto Giuseppe di Prioro Melilli « Tre casi più due » apparso su « Voci » del mese di giugno scorso e precisamente al penultimo periodo dove si legge: Se per eccezionali esigenze di servizio i riposi spettanti per turno vengono rinviati, a quale trattamento si ha diritto?

Poiché i pareri sono discordi circa l'esatta applicazione della legge domando:

Un agente comandato per esigenze di servizio il 29.6.75 — giorno di RC — a coprire il turno 14-22 coincidente con la nota festività, a quale trattamento ha diritto?

Può l'agente chiedere oltre al pagamento del lavoro straordinario festivo, il compenso per lavoro straordinario feriale (R.C. a pagamento) rinunciando così al riposo compensativo?

Inoltre domando: in caso che l'agente osservi regolarmente il turno, il R.C. del 29 assorbe (come un funzionario asserisce) la festività?

Giuseppe Marchesani
Stazione Porto di Vasto
Linea Ancona-Foggia

● *Un agente comandato per esigenze di servizio in un giorno di riposo concesso a recupero di maggiori prestazioni che coincida con una festività infrasettimanale, ha diritto al trattamento previsto dall'art. 37 B) delle disposizioni sulle competenze accessorie e relative istruzioni per il caso, appunto, di lavoro reso in giornate dichiarate festive. Naturalmente il suddetto riposo « compensativo », se non goduto entro il mese solare, viene retribuito ai sensi dell'art. 32 D.C.A.*

Nel caso prospettato di coincidenza tra riposo concesso a recupero di maggiori prestazioni e festività infrasettimanale, secondo quanto precisato al punto 4) della circolare P. 3.1/3.2/14900 del 9.10.1974, sono da escludere i benefici connessi con l'art. 2 della legge 77.74.

SE VIAGGIO IN SECONDA PAGO LA PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA ?

Spett.le Redazione,

le « condizioni generali di ammissione dei viaggiatori nei treni » stabiliscono tra l'altro che nella 2ª classe dei treni rapidi non sono ammessi i viaggiatori muniti di concessioni gratuite anche se di servizio *valide per detta classe.*

Quest'ultima frase, che ho volutamente sottolineato, sembra indicare che la limitazione di cui sopra sia da applicarsi esclusivamente ai soli biglietti gratuiti validi per la 2ª classe.

Conseguentemente non dovrebbero esistere problemi di ammissione per i possessori di biglietto gratuito valido per la classe superiore, altrimenti (a mio avviso) la frase stessa non avrebbe motivo di esistere.

Chiedo perciò se a un titolare di biglietto F di 1ª classe (con relativa esenzione dal pagamento del supplemento per treni rapidi) è consentito, per viaggi non di servizio, di prendere posto nella 2ª classe di un treno rapido al fine di non assoggettarsi al pagamento della tassa di prenotazione del posto nei treni in cui questa è obbligatoria solo nella 1ª classe?

D.N. (lettera integralmente firmata)

Macchinista - Genova

● *Chi viaggia col biglietto Serie F di 1ª classe, è esentato dal pagamento del supplemento per treni rapidi ma è tenuto a corrispondere la tassa di prenotazione del posto, quando è obbligatoriamente richiesta, e non è esonerato dal pagamento di quest'ultima nel caso in cui prenda posto nella seconda classe.*

GLI ADDETTI AI LABORATORI DI PSICOLOGIA APPLICATA

Spett.le Redazione,

siamo un gruppo di addetti ai Laboratori di Psicologia Applicata dell'Azienda e desideriamo proporre all'attenzione di chi di competenza la nostra particolare situazione.

Si parla tanto di diritti, di rivendicazioni, di miglioramenti, ma il nostro problema è sepolto, dimenticato. Ci spieghiamo meglio. Il nostro lavoro è abbastanza delicato e le responsabilità e le incombenze da assolvere sono molteplici ed eterogenee, richiedendo esse, oltre ad una fondamentale serietà, un sottofondo culturale discreto per instaurare un valido rapporto nei riguardi degli esaminandi.

Questi ultimi non sono solo i partecipanti ai concorsi FS ma anche gli autisti delle autolinee urbane, i Carabinieri addetti alla guida di mezzi veloci, il personale delle PP.TT., il personale delle funivie, delle sciovie dei passaggi a livello ecc.

Per interessamento dei Sindacati, in vista di una più profonda presa di coscienza generale dei problemi sociali, viene svolto oggi un delicato lavoro di ricerca e d'indagine psicologica, che è lo studio del Fattore Umano, nei confronti di agenti coinvolti in incidenti ferroviari: ebbene noi collaboriamo anche a questa attività.

Ora, il personale utilizzato nei Laboratori di Psicologia Applicata, in particolare noi responsabili dei Laboratori, nonostante svolgiamo da anni tale lavoro, non rivestiamo una qualifica specifica: siamo Applicati o Segretari, spesso con un collaboratore in alcuni Ispettorati.

Abbiamo più volte sollecitato un deciso intervento sindacale, interessato i competenti Segretari Compartimentali, abbiamo dibattuto fra noi in ripetuti incontri la questione che ci sta a cuore, ma non ci è mai stato accordato un minimo d'interessamento.

Con amara sorpresa, ci vediamo, ad esempio posposti al personale Audit, che sebbene di più recente istituzione, tuttavia ha trovato la giusta soluzione ai problemi di categoria.

In fondo non chiediamo l'impossibile, chiediamo solo di disciplinare in modo organico il nostro settore, prevedendo la qualifica a « Segretario Tecnico », come in un primo tempo era stato ventilato, chiediamo cioè un inquadramento secondo le mansioni e le responsabilità (naturalmente fermo restando il diritto acquisito da quel personale che da anni svolge tali attribuzioni), anche in relazione alle incombenze amministrative che gravano su di noi.

Con preghiera di volerci cortesemente ospitare sulle colonne del nostro giornale, così diffuso ed apprezzato nell'ambiente ferroviario, vi ringraziamo per l'attenzione dedicataci.

I responsabili dei Laboratori di Psicologia Applicata

● Il Direttore del Servizio Sanitario, prof. Monti, alla cui attenzione abbiamo sottoposto il problema ha inviato (e « Voci » lo ringrazia per la cortese sollecitudine) la risposta che qui di seguito pubblichiamo:

Il problema posto dagli Applicati Tecnici addetti ai Laboratori di Psicologia Applicata, ha indubbia rilevanza tanto che, questo Servizio, già da tempo ha allo studio soluzioni che possano dare soddisfazione a tali operatori.

Sono già in corso infatti approcci con il Servizio Personale per studiare la possibilità di istituire la qualifica di «Segretario Tecnico di Psicologia» e, ove ci fossero difficoltà di ordine amministrativo, prevedere la possibilità che gli Applicati Tecnici addetti ai laboratori di psicologia, possano almeno partecipare ai concorsi interni previsti per la qualifica di Segretario amministrativo, che, stante la natura della materia da essi trattata, è il ramo al quale sono più assimilabili.

Come si può dedurre quindi il Servizio Sanitario è interessato alla soluzione del problema che sarà affrontato nella maniera più opportuna, e sempre nell'interesse dei dipendenti di che trattasi.

SERVIZIO DI LEVA E SCATTI DI STIPENDIO

Sig. Direttore,

Le chiedo un chiarimento che potrebbe interessare non pochi colleghi e che riguarda l'applicazione dell'art. 26 della Legge 1971 n. 775.

Sono stato assunto il 16 agosto 1940 (a seguito di pubblico concorso) con la qualifica di alunno d'ordine delle stazioni in prova. Nel febbraio del 1941 sono stato chiamato a prestare servizio militare di leva ed ho conseguito la nomina ad Ufficiale di complemento nel marzo 1942. *Ho prestato servizio in tale qualità fino al luglio del 1944, epoca in cui ho ripreso servizio ferroviario.* Ho ottenuto la promozione a sottocapo delle stazioni nel 1945.

Attualmente ho la qualifica di Segretario Tecnico Superiore. Domando: posso chiedere, ai sensi della Legge 775/1971, art. 26, che il servizio prestato in qualità di Ufficiale di complemento mi valga per ottenere uno scatto di stipendio?

Nel rivolgere tale domanda ho presente che il F.D. Compile di Napoli n. 11 del 28-1-1974, non pone la condizione che il servizio prestato da Ufficiale debba essere stato servizio permanente effettivo. Chiedo, per cortesia, una risposta sollecita e chiedo, anche, se pubblicate la presente, sia firmata con le sole mie iniziali M.P. Grazie e cordiali saluti.

M. P.
(lettera firmata)

● *Sulla base delle precisazioni fornite dal Consiglio di Stato con parere del 19-6-1973, n. 969 e di quanto previsto al punto 2 della circolare n. P. 3.1.3/15500 del 22-11-1973, i servizi prestati in carriere militari non possono trovare valutazione ai sensi dell'art. 26 della legge 775/70, in quanto tale norma, inserita in un sistema legislativo riguardante la disciplina del rapporto d'impiego dei dipendenti civili dello Stato, non può che riferirsi a servizi prestati nell'ambito di quest'ultimo rapporto.*

Purtroppo così lei non ha titolo ai benefici della legge in questione, non essendo rilevante la circostanza che non vi è stata alcuna interruzione tra il servizio militare e quello civile.

MANOVALI ED OPERAI DI CATANIA ACQUICELLA

Cara « Voci »,

siamo un gruppo di manovali ed operai che lavorano negli impianti fissi e precisamente presso le Officine G.R. di Catania Acquicella.

Essendo stati destinati, inizialmente, presso tali impianti non abbiamo alcuna possibilità di sviluppo di carriera e dopo decenni di servizio ed una vita spesa al servizio e nell'interesse dell'Azienda si va in pensione con la stessa qualifica senza un adeguato sviluppo economico anche perché la ristrettezza delle piante organiche vanifica la possibilità di pervenire alle qualifiche superiori pur in presenza dell'anzianità e del merito.

Non credi, cara Voci, che tale situazione sia umiliante tenuto anche conto che siamo svantaggiati rispetto ad altri colleghi del Movimento?

Perché l'Azienda non rivede la posizione del personale degli impianti fissi?

Ringraziandoti dello spazio che vorrai dedicare a questo nostro appello inviamo il nostro augurio di buon lavoro.

(Seguono numerose firme)

● *Gli operai qualificati ed i manovali alle dipendenze del Servizio Materiale e Trazione possono conseguire attraverso il sistema degli avanzamenti per merito comparativo rispettivamente il seguente sviluppo di carriera:*

1 - Operaio qualificato
Operaio specializzato
Verificatore
2 - Manovale
Manovale specializzato
Capo squadra manovali

Ora, per ciascuna di dette qualifiche la pianta organica complessiva è fissata dalla legge (art. 103 del D.P.R. 28-12-1970, n. 1007) ragion per cui le promozioni di anno in anno conferibili sono subordinate alle disponibilità di posti esistenti nella qualifica da conferire; cosa che del resto, si verifica per la generalità delle qualifiche ferroviarie.

Inoltre, i dipendenti in oggetto, in possesso della prescritta anzianità di qualifica, possono, in base alle vigenti norme (quadro n. 6 annesso al citato D.P.R. 1077/70 e successive modificazioni ed integrazioni), partecipare ai concorsi interni per esami rispettivamente i manovali ad operaio qualificato e gli operai qualificati a verificatore.

Ulteriore possibilità di carriera sono consentite agli operai specializzati ed ai verificatori, i quali possono accedere alla qualifica di Capo tecnico mediante promozione per concorso interno per esami, ed ai manovali specializzati e capi squadra manovali, che, mediante tale sistema di avanzamento, possono accedere alle qualifiche di Macchinista T.M., Aiuto Macchinista ed Operaio qualificato.

Si aggiunge, infine, che, in base alle integrazioni e modifiche al citato quadro n. 6 annesso al D.P.R. 1077/70 recate dalla legge 6 giugno 1975, n. 197, i manovali di cui trattasi potranno, a partire dagli avanzamenti per l'anno 1976, essere ammessi agli scrutini di avanzamento a manovratore, ove risultino, presso gli impianti del Servizio Materiale e Trazione, utilizzati alle manovre, e siano in possesso, oltre che dell'anzianità minima di qualifica all'uopo prescritta (3 anni), delle abilitazioni alla guida degli automotori di potenza inferiore ai 200 cavalli, agli scambi ed alle manovre.

DANNEGGIATO O NO?

Spett.le « Voci »,

sono il Macchinista T.M. Guido Andreoli, del Deposito Locomotive di Verona. Vorrei sapere se la posizione economica che mi è stata attribuita a seguito della Legge numero 27 del 12-2-1974 « code del riassetto », è giusta, in quanto ritengo d'essere stato danneggiato; assunto manovale l'8-6-1943; nominato in prova il 23-3-1947; promosso Aiuto Macchinista T.M. il 1-1-1959; promosso Macchinista T.M. il 1-1-1964 con tre scatti di stipendio.

Ora sono trascorsi 10 anni di nomina e mi trovo con 5 scatti (il prossimo scade il 1-1-1976). E' dunque evidente che i sunnominati tre scatti di stipendio, avuti all'atto della nomina a Macchinista T.M., sono stati assorbiti. Perché?

Guido Andreoli

● *Ci siamo affrettati a far controllare la sua posizione presso i competenti uffici ma purtroppo la risposta non è positiva.*

L'attuale ordinamento prevede non soltanto uno sviluppo orizzontale della progressione economica mediante gli scatti biennali, ma anche una carriera verticale che comporta l'attribuzione di classi di stipendio più elevate allo scadere di determinati periodi di tempo.

Per effetto, quindi, dello sviluppo della carriera verticale il numero degli scatti viene a risultare inferiore a quello assegnato in base alle precedenti leggi, in quanto uno o più bienni sono stati utilizzati per conseguire la seconda o terza classe di stipendio, con un beneficio economico sempre superiore a quello conseguente l'attribuzione di uno o più scatti di stipendio.

Pertanto, la posizione economica attribuitale con provvedimento in data 18-12-1974 è esatta e conforme alle disposizioni legislative vigenti e nessun difforme provvedimento può essere adottato da parte del Servizio Personale.

SISTEMATI I DEVIATORI CAPO

Egregio Direttore,

sulla rubrica « Le nostre voci » dell'edizione del Vs. giornale n. 5 di maggio lessi con soddisfazione la lettera e relativa risposta del collega Dev. Capo Pietro Mongonelli di Sarzana. Anche io mi trovo nella stessa situazione del collega; assunto Manovale il 14-3-1945, promosso Deviatore l'1-1-1961, 1° Deviatore l'1-1-1969 e Deviatore Capo l'1-1-1973. Però quest'anno si è avuto l'amarezza di vedere colleghi 1° Deviatori della stessa anzianità di servizio, promossi 1° Deviatori qualche anno dopo, che con la Legge delle code del riassetto percepiscono fra stipendio e assegno 14-15 mila lire al mese di più.

Io quest'anno per motivi famigliari e anche di salute voglio andare in pensione, perciò Lei immaginerà con quanta soddisfazione abbia letto la notizia che è stato presentato in Parlamento un disegno di legge per noi Deviatori Capo.

Perciò Sig. Direttore, ho pensato di rivolgermi a « Voci » per avere dei ragguagli maggiori in merito a questo disegno di legge.

Silvano Vichi
Deviatore Capo
Stazione di Trento

● *Il Parlamento, con legge n. 197 del 6 giugno 1975 ha eliminato la sperequazione tra le qualifiche di Deviatore Capo e 1° Deviatore.*

Per gli Agenti che si trovano nella Sua stessa posizione la legge prevede la trasformazione tabellare in luogo della ricostruzione totale della carriera di cui al D.P.R. n. 1079/1970.

Pertanto viene loro conferito, a decorrere dal 1-7-1970, lo stesso numero di aumenti biennali di stipendio in godimento alla data del 30-6-1970.

Sono già state impartite ai vari impianti le opportune disposizioni per la regolarizzazione delle singole posizioni.

LA 17ª GIORNATA DEL FERROVIERE

TRE OTTOBRE: tutti puntuali alla celebrazione della nostra « giornata », che ormai da diciassette anni si rinnova in coincidenza con l'anniversario dell'inaugurazione della prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici, avvenuta, com'è noto, il 3 ottobre 1839. Come sempre, la ricorrenza è stata festeggiata in tutti i quindici Compartimenti della Rete, assumendo particolare risalto a Roma, dove, oltre alla consegna dei diplomi di « Benemerito della Rotaia » a coloro che hanno compiuto 25 anni di meritevole servizio (la novità di quest'anno) e di « Anziano della Rotaia » e di medaglia d'oro a coloro che ne hanno compiuti 35, sono stati premiati i colleghi, di tutta Italia, che hanno compiuto atti di valore nell'espletamento del servizio.

Celebrato il rito religioso dal Cappellano Don Brazzani nella Chiesa dei Sacri Cuori di Gesù e Maria, dove è stato anche benedetto un simbolico albero in memoria dei caduti sul lavoro ,la manifestazione civile si è successivamente svolta al cinema Ritz, dove il Sottosegretario ai Trasporti On. Costante Degan ha presieduto la cerimonia in rappresentanza del Ministro Martinelli, impossibilitato a intervenire per impegni di governo di carattere internazionale.

In luogo del Direttore Generale, ing. Mayer, impegnato a Bologna con il Congresso mondiale delle ferrovie, AICCF, (nel corso del quale egli ha comunque voluto ricordare la « giornata » premiando il più giovane fra coloro che hanno compiuto atti di valore: Giustino Vicini) è intervenuto il Vice Direttore Generale ing. Luigi Misiti.

Dopo il saluto dell'Azienda, rivolto a tutti i convenuti dal Direttore del Compartimento di Roma, ing. Ugo Scardia, l'ing. Misiti ha fra l'altro posto in risalto l'importanza del lavoro diuturnamente svolto dai ferrovieri per i compiti di responsabilità loro affidati, importanza esaltata dal particolare periodo di crisi nazionale e internazionale tuttora in atto. I finanziamenti concessi per i piani di sviluppo delle FS, in particolare quello straordinario per l'importo di 2 mila miliardi, rappresentano un atto di fiducia da parte del Paese — ha aggiunto l'ing. Misiti — per la nostra Azienda, un riconoscimento degli sforzi che essa sta compiendo per migliorare i servizi offerti al fine di raggiungere un livello capace di soddisfare le esigenze del pubblico, nella quale opera di miglioramento e di potenziamento si inquadra anche il quadruplicamento in corso della Roma-Firenze. Naturalmente — ha tenuto a precisare il Vice Direttore Generale — nei piani in attuazione o in elaborazione sono contemplati anche interventi che riguardano più direttamente il

Medaglie d'Oro agli « Anziani della Rotaia »:

2.510

Diplomi di « Benemerito della Rotaia »:

27.500

Medaglie d'Oro di « Voci » e della B.N.C. per atti di valore:

47

Brevetti e distintivi d'onore ai mutilati e ai feriti per cause di servizio:

152

Attestati ai familiari dei Caduti:

62

L'on. Degan, Sottosegretario ai Trasporti, intervenuto in rappresentanza del Ministro, parla ai ferrovieri.

personale ferroviario: quelli intesi a migliorare gli ambienti di lavoro per una spesa prevista di un miliardo e mezzo.

Prendendo a sua volta la parola, l'On. Degan ha anzitutto affermato l'interesse continuo del Governo per i problemi specifici degli uomini del treno, ponendo quindi in risalto « la comune consapevolezza che hanno i ferrovieri del servizio da loro reso al Paese, tanto che il valore della attività ferroviaria può essere considerato patrimonio comune ». Pertanto oggi si guarda con maggiore fiducia all'avvenire dell'Azienda ferroviaria, ancor più nell'attuale momento storico, in cui il trasporto pubblico viene acquistando preminenza su quello privato ai fini dell'aumento della mobilità delle persone e delle merci. Il Sottosegretario ha poi colto l'occasione per ricordare il contributo di sacrificio e di impegno dei ferrovieri alla rinascita morale e materiale del Paese attraverso la partecipazione alla Resistenza e alla guerra di liberazione, nonché alla successiva opera di ricostruzione veramente imponente che ebbe allora vasti riconoscimenti in tutto il mondo.

Accennato allo sviluppo in atto dell'Azienda attraverso l'attuazione dei piani di potenziamento, l'On. Degan ha concluso il suo intervento dicendo che lo sforzo finanziario del Paese e l'attuazione dei programmi hanno come presupposto proprio la continuità di quei valori che sono stati riconosciuti e premiati in questa cerimonia: « valori che sono i supporti per lo sviluppo aziendale e per il superamento della crisi nazionale ».

La manifestazione di Roma è poi proseguita con la consegna di un attestato alla famiglia del Segr. Sup. Sergio Stilli, deceduto per cause di servizio, di brevetti e distintivi d'onore a tre mutilati e due feriti, e di un diploma e una medaglia d'oro, offerta congiuntamente da « Voci » e dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni, a 47 ferrovieri che, in varie sedi della Rete, si sono distinti per atti di valore nel corso del 1974. A rappresentanti (designati per qualifica) degli « Anziani della Rotaia » sono stati infine consegnati i relativi diplomi e le medaglie d'oro.

S. A.

Il dott. Triggiani, V. Capo di Gabinetto, consegna la medaglia d'oro di « Voci » ad uno dei premiati per atti di valore.

I nostri ospiti posano per la foto-ricordo sulla piazza del Quirinale: Alessandro Albini, Giuseppe Augusto, Renzo Battistella, Fulvio Battisti, Terenzio Bertoni, Franco Biagini, Mario Boaria, Enrico Brambilla, Sergio Brandi, Pasquale Buompane, Giovanni Ciotti, Dino Colombini, Ciro Costa, P. Carlo Cucchiarelli, Giuliano Dalla Rosa, Igino Fasani, Antonio Fiorillo, Dino Gammarota, Giuseppe Gheda, Andrea Iorio, Valter Maestripieri, Giovanni Mallamo, Alessandro Mantacheti, Elvezio Marandola, Giorgio Marano, Luigi Marchetti, Vinicio Moras, Francesco Mucci, Carmine Murenu, Arcangelo Panato, Innocenzo Paolinelli, Luigi Pisaniello, Ciro Portolano, Renato Residori, Cesco Rizzo, Ugo Sannino, Sebastiano Saraò, Giuseppe Scarpa, Mario Scarselletti, Bruno Tartarotti, Onisse Tavarini, Antonio Vittigni.

PUNTUALMENTE, nel corso della tradizionale «Giornata del Ferroviere» celebrata a Roma c'è stata anche quest'anno la consegna dei premi ai ferrovieri particolarmente distintisi per atti di valore compiuti sul lavoro. I ferrovieri premiati sono stati 47: un numero alto, specie se confrontato con quello degli anni precedenti. Ma, evidentemente, non è solo l'aspetto quantitativo che merita di essere sottolineato.

Un modo di essere uomini

Tale premiazione è ormai una tradizione ferroviaria che annualmente si ripete, ma ogni anno che passa diventa qualcosa di più, acquista contorni più significativi e precisi. I motivi sono abbastanza evidenti.

Diciamo la verità: viviamo momenti difficili. I problemi sociali e politici del paese sono tanti e gravi, e non sempre si scorge la chiarezza di idee necessaria per affrontare e tentare di risolvere quei problemi. La sfiducia e il pessimismo aumentano e i riflessi negativi si fanno sentire abbondantemente nel mondo del lavoro. Da una parte, nel dibattito politico-sindacale, sempre più spazio trovano termini nuovi e amari come «disaffezione» o «assenteismo»; dall'altra si accentua il ricorso alla cassa integrazione per migliaia e migliaia di lavoratori.

In questo quadro vedere gente che, nell'esercizio del proprio lavoro, trova ancora la capacità, l'entusiasmo e il coraggio, morale prima che fisico, di mettere a repentaglio addirittura la vita, ci sembra francamente un fatto straordinario, che merita di essere segnalato e meditato.

Ed è, evidentemente, anche per questi motivi che la semplice cerimonia di premiazione di alcuni atti di valore, nel suo piccolo, supera la limitata dimensione aziendale per diventare qualcosa di assai più importante: un vero e proprio atto di fiducia, una dichiarazione di ottimismo nei valori positivi dell'uomo, una sfida e una risposta all'atteggiamento di rinuncia e scoraggiamento che condiziona e caratterizza certi ambienti della nostra società.

Nella prospettiva più strettamente ferroviaria, poi, tutto questo discorso diventa, se possibile, ancora più importante.

Il 1974 e il 1975, lo sappiamo, sono stati anni difficili per tutti ma soprattutto per le ferrovie. Difficoltà nazionali e internazionali di varia natura, congiunture economiche sfavorevoli, hanno aumentato enormemente la domanda di trasporto su rotaia e, in certi periodi dell'anno, hanno messo veramente a dura prova le strutture tecniche e organizzative della nostra azienda.

A queste difficoltà di ordine generale se ne sono poi aggiunte altre, assai più insidiose ed inquietanti: attentati infami e sanguinari, telefonate anonime quasi quotidiane che rendono ancora più difficile il normale svolgimento del traffico ferroviario, l'estendersi del fenomeno della delinquenza sui treni di notte ecc., ecc.

Lavorare in tali condizioni è oggettivamente difficile. Ed è chiaro che se le Ferrovie vorranno superare tali gravi difficoltà, oltre al necessario potenziamento tecnico e organizzativo, dovranno soprattutto fare ricorso ai ferrovieri, al patrimonio della loro intelligenza e capacità professionale, del loro coraggio e della loro solidarietà.

In questo senso i ferrovieri premiati per i loro atti di valore costituiscono la migliore risposta. Ma noi in questa sede non vogliamo, certamente, incitare a compiere atti eroici. Non sarebbe giusto e già in altra occasione abbiamo detto che i ferrovieri non sono e non vogliono essere eroi. Coloro che, anno per anno, vengono premiati non fanno altro che testimoniare un modo particolare di intendere e vivere il proprio lavoro.

Lavoro — quello ferroviario — che è diverso da qualsiasi altro, perché accanto alla specializzazione e all'alta capacità professionale richieste, vuole unito, generalmente, un forte e sentito senso di responsabilità.

In questa luce sia nella esemplarità degli atti di valore, sia nella quotidianità di un servizio assicurato, giorno per giorno e a dispetto di qualsiasi difficoltà e sacrificio, noi cogliamo una verità che ci appare particolarmente preziosa: la «disaffezione» al lavoro e alla responsabilità è problema che non riguarda la stragrande maggioranza dei ferrovieri.

Questa ci sembra una delle garanzie più importanti affinché positiva e soddisfacente sia la risposta che le Ferrovie saranno chiamate a dare nei prossimi anni alle necessità del Paese.

Piero SPILA

A congresso i tecnici ferroviari di tutto il mondo

Il Direttore Generale delle FS, Ing. Lucio Mayer, cui è spettato l'alto compito di presiedere la XXI Sessione dell'AICCF, unitamente alla Presidenza dei lavori tecnici.

IL TRENO OGGI NEI CINQUE CONTINENTI

SI E' SVOLTO a Bologna dal 28 settembre al 5 ottobre il Congresso dell'AICCF-UIC (Associazione Internazionale dei Congressi delle Ferrovie - Unione Internazionale delle Ferrovie). Fissato lo statuto nel congresso di Milano del 1887, l'Associazione successivamente tenne i suoi lavori a Parigi (1889), Pietroburgo (1892), Londra (1895), Parigi (1900), Washington (1905), Berna (1910), Roma (1922), Londra (1925), Madrid (1930), Il Cairo (1933), Parigi (1937), Lucerna (1947), Roma (1950), Londra (1954), Madrid (1958), Monaco (1962), Parigi (1968), Londra (1971) e Losanna (1973).
Questa XXI Sessione dell'AICCF si è tenuta sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica ed ha visto la partecipazione di centinaia di delegati provenienti dai cinque Continenti, con la presenza di 34 governi, 16 organismi internazionali e 90 reti ferroviarie aventi uno sviluppo totale di 620 mila Km.
Il Ministro dei Trasporti, sen. Mario Martinelli ha presieduto il Comitato d'Onore, di cui hanno fatto parte vari Sottosegretari, il sindaco di Bologna Zangheri ed altre Autorità provinciali e della Regione Emilia-Romagna.
Presidente della Sessione è stato il Direttore Generale delle F.S. ing. Lucio Mayer. L'impegnativo lavoro di organizzazione del Congresso è stato curato dall'Ufficio Relazioni Aziendali delle F.S., con la collaborazione della CIT.

Fuori del Palazzo dei Congressi

Il Sottosegretario ai Trasporti on. Sinesio, che ha aperto i lavori in rappresentanza del Ministro, in visita ai cantieri della Direttissima.

Il tema dibattuto in questa XXI Sessione AICCF è stato lo sviluppo ed il progresso della ferrovia, e le sue attività preferenziali, in particolare sul piano internazionale; l'aumento della competitività della rotaia nell'arco dei prossimi dieci anni, dal punto di vista commerciale, delle infrastrutture e del materiale rotabile.

I lavori si sono articolati in cinque Sezioni. La prima ha trattato le questioni commerciali viaggiatori ed è stata presieduta dal Direttore Commerciale delle Ferrovie Francesi, L. Lacoste. La seconda, sotto la direzione del dr. Hall, del dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti, ha discusso i problemi inerenti al traffico merci. Il direttore dello Istituto di Ricerche Scientifiche dell'URSS, Karetnikov ha guidato i lavori della terza sezione che ha trattato i problemi dell'esercizio. La quarta sezione ha discusso delle infrastrutture, sotto la presidenza del vice-direttore delle Ferrovie giapponesi Takiyama. Infine, il direttore ministeriale delle Ferrovie germaniche, Delvendhal, ha diretto la quinta sezione sui problemi della energia e del materiale rotabile.

In altra parte del giornale vengono presentate le conclusioni di queste sezioni. Particolarmente per quanto si riferisce al traffico merci e viaggiatori, i dibattiti si sono susseguiti nell'arco delle giornate congressuali con una serie di interessanti interventi.

Nel discorso introduttivo, l'ing. Mayer ha rilevato come questo congresso si è svolto in un momento di generale recessione economica in parte determinata dalla crisi dell'energia, le cui conseguenze investono anche le strutture dei trasporti: navigazione interna e d'alto mare, aerea, trasporti stradali e ferroviari.

Relativamente al campo viaggiatori, è stato unanimemente riscontrato a livello mondiale che le ferrovie hanno riguadagnato un posto importante dopo aver perso terreno quando vennero favorite, con gravi difetti di prospettiva, altre forme di trasporto.

Le ferrovie si trovano però ora dinanzi ad obiettivi precisi: essere un'impresa commerciale, ma nel contempo assicurare, pur in perdita, servizi reputati socialmente necessari. Conciliare questi obiettivi è compito delle Amministrazioni ferroviarie per il prossimo decennio. Sono stati rilevati, d'altra parte, i notevoli successi ottenuti per il traffico viaggiatori ad alta velocità e le possibilità esistenti nei diversi Paesi di migliorare le strutture, al fine di facilitare l'impiego di più veloci mezzi di trasporto.

Le varie comunità nazionali sono pienamente convinte della necessità di tornare al treno ma, per farlo, chiedono che le ferrovie riducano al minimo i loro fattori negativi e spingano al massimo quelli positivi. In ciò giocano come elemento frenante gli alti costi delle infrastrutture, non comuni agli altri mezzi di trasporto; ma a favore vanno considerati i minori costi che ne derivano dalla diversa incidenza energetica, dal minore danno ecologico, dal diverso ingombro del territorio, dal maggiore grado di sicurezza, cosa quest'ultima essenziale nel trasporto viaggiatori.

Particolarmente nei trasporti a lunga distanza, nel bilancio costi-ricavi ed ancor più in quello costi-benefici c'è in sicuro margine per giustificare le spese necessarie per aumentare la velocità dei treni. Su questa strada marciano ormai tutte le ferrovie.

Il prof. Karetnikov ha in proposito affermato che anche nell'Unione Sovietica, malgrado la presenza di un servizio aereo sviluppato, il limite di competitività di una ferrovia ad alta velocità possa addirittura porsi a distanze dell'ordine dei 1200 Km. La linea giapponese del Tokaido Shinkansen, la Mosca-Leningrado che sarà coperta nel '76 in sole 4 ore, la Parigi-Lione e, per l'Italia, la « direttissima » Roma-Firenze, confermano la validità di questo nuovo indirizzo.

Ciò non significa però sottovalutare l'impegno ferroviario di fronte alla necessità di muovere in determinati periodi della giornata masse notevolissime di viaggiatori interessati al trasporto medio-breve e pendolare.

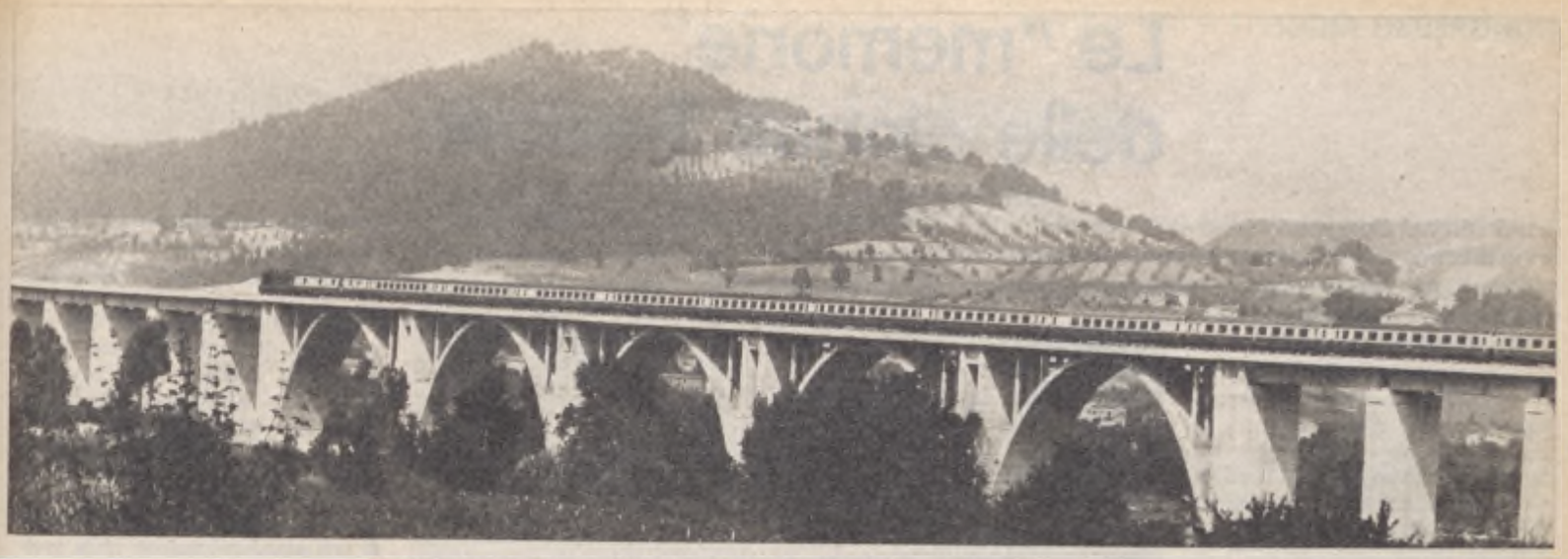
Per il traffico merci si è avuto un riconoscimento unanime delle difficoltà in cui operano le ferrovie. Alla formazione dei prezzi ferroviari concorrono soprattutto i costi delle infrastrutture, mentre il trasporto privato su strada, utilizzando la rete viaria costruita dallo Stato, ha incidenze di costo limitate alle tasse sul carburante e, in qualche nazione, ai pedaggi autostradali. Da qui la necessità per le ferrovie di affrontare in modo organico il problema del trasporto merci, cercando quelle soluzioni che più si addicono alle possibilità della rotaia. In questo contesto, il dr. Nonio Baeri ha illustrato, per conto delle F.S., i riflessi, dal punto di vista tariffario ed organizzativo, dello sviluppo del trasporto merci a treni completi. Questo tipo di trasporto soddisferebbe le esigenze di economia generale e di razionalizzazione dei sistemi di trasporto, con benefici per la clientela e per la collettività. Alla base di un programma del genere deve essere però un'esigenza specifica di mercato. Ne deriva che occorre ricercare correnti di traffico ben determinate ed omogenee tra due località che si intendono unire con un servizio a treno completo programmato. Le ferrovie italiane hanno già in atto una esperienza di questo tipo che collega Milano con Bari, Firenze, Roma, Napoli, Catania e Palermo.

La composizione del treno rimane bloccata dalla partenza all'arrivo, evitando trasbordi e smistamenti. E' forse presto — ha sottolineato il relatore — per fare un bilancio di questa nuova iniziativa. D'altro canto la conquista di centri economici da parte del servizio ferroviario non potrà avvenire se non concentrando il traffico in determinate località le cui stazioni, all'occorrenza, dovranno essere ampliate e modernizzate.

E' questa una linea generale che le ferrovie di tutti i Paesi si sono imposta, lasciando eventualmente alla strada i trasporti interessanti le brevi distanze.

Luigi BOTTA

Nel foyer del Palazzo sono state allestite: una mostra itinerante realizzata dal Centro P.R. dell'UIC e una rassegna di francobolli ferroviari.



Il 2 ottobre Congressisti e giornalisti visitano i lavori in corso sulla Direttissima Roma-Firenze. Passa, in questa occasione, il primo treno sul viadotto sul Paglia nei pressi di Orvieto.

L'Ing. Mayer (a sinistra) commenta con l'Ing. Frullini, del Servizio Materiale e Trazione, il comportamento in corsa dell'elettrotreno Y 0160 che è presentato alla Stampa e ai Congressisti.

A destra, visita ai cantieri di una delle numerose Imprese impegnate nella costruzione della nuova linea.

A destra, la cordialità e la simpatia con cui Bologna ha accolto il Congresso trovano nel Dottor Balanzone, che ha rivolto il suo gustoso saluto ai convitati durante la cena ufficiale, il più autorevole portavoce.

Le "memorie" delle cinque Sezioni

I LAVORI del Congresso sono stati articolati in cinque Sezioni: al termine di un dibattito che ha visto una partecipazione ampia e qualificata, sono state presentate altrettante memorie conclusive. Sono stati esaminati problemi di particolare interesse e tracciati, per sommi capi, i programmi di sviluppo del trasporto su rotaia per i prossimi anni. Secondo le conclusioni della Sezione 1ª, interessata alle « Questioni commerciali per i viaggiatori », è necessario annullare mediante massicci interventi gli effetti negativi di una politica che negli ultimi due decenni ha favorito lo sviluppo di altri mezzi di trasporto. Occorre tra l'altro un riesame dei metodi di gestione mentre particolare importanza viene annessa alla « informazione »; a quella tradizionale è da aggiungerne una di più ampio respiro, ad uso della grande dirigenza aziendale che possa servire di base per gli interventi. La Sezione 2ª « Merci » ha sottolineato la necessità di un grande sforzo promozionale mediante vari interventi; occorre tra l'altro cercare una ristrutturazione delle tariffe in modo da consentire, con i possibili clienti, una trattazione semplice e rapida che elimini alcune soggezioni tariffarie che favoriscono il trasporto su strada. Nella ricerca di nuovi modi di trasporto, particolare attenzione dovrà essere posta nel coordinamento dei servizi strada-rotaia-strada interni con quelli analoghi internazionali. Per quanto riguarda l'« Esercizio », settore preso in esame dalla 3ª Sezione, è stato raccomandato lo sviluppo e l'applicazione più ampia dell'informatica. Sarà infatti attraverso di essa che potranno essere meglio individuati i tratti di linea ove avvengono rotture di traffico, si potrà stabilire dove si rende necessario il raddoppio o quadruplicamento delle linee e stabilire i tempi ed i modi di realizzazione. L'organizzazione del servizio viaggiatori e merci su linee ad intenso traffico ed in zone a forte sviluppo urbano è stata esaminata a fondo. E' stato provato che una velocità commerciale di 135 Km/h è sufficiente per combattere la tendenza all'uso dell'auto personale, mentre una velocità commerciale di 200 Km/h è sufficiente per la concorrenza con l'aereo. Aumenti di velocità al di là di certi limiti non sono ipotizzabili in quanto farebbero aumentare le spese per il traffico supplementare che ne deriverebbe. Per i treni veloci vengono suggeriti convogli di automotrici e linee specializzate in modo da aumentare le pendenze superabili e quindi un minor costo nelle costruzioni. I problemi relativi alle « Infrastrutture » sono stati presi in esame dalla Sezione 4ª, in particolare si è discusso sulle linee ad alta velocità, al tipo di infrastruttura e di tracciato, alle modifiche della linea a contatto. L'esame è stato esteso a tutti i settori, prendendo atto dei problemi che si presentano alle singole Reti dei vari Continenti in relazione ad esempio alla situazione del suolo, alle caratteristiche climatiche, alla necessità di salvaguardare il paesaggio, ecc. La Sezione 5ª nel suo esame dei problemi relativi all'« Energia e Materiale Rotabile » ha sostenuto la necessità di una standardizzazione nella scelta e costruzione dei veicoli per merci e viaggiatori, tenendo conto della necessità di aumentare le velocità commerciali. Per ciò che concerne i viaggiatori, alla velocità dovrà essere aggiunto un maggior comfort, mentre per le merci si tratta di soddisfare le esigenze della clientela che chiede maggiore capacità di carico. Grandi velocità e carichi più elevati impongono mezzi di trazione più potenti e in tal senso la trazione elettrica sembra prevalere su quella diesel. Viene sottolineato tra l'altro che l'impiego di thyristori consente notevoli vantaggi dal punto di vista dell'impiego di energia e degli sforzi di trazione. La tecnica della corrente trifase e il trasporto della corrente mediante arco elettrico si rivelano interessanti e fanno privilegiare l'uso di tale fonte di energia in relazione anche alla salvaguardia ecologica dell'ambiente.

Al tavolo della Presidenza il V. Direttore Generale dott. Semenza che ha diretto i lavori del Comitato Organizzatore dell'A.I.C.C.F.; l'organizzazione del Congresso ha ottenuto gli unanimi, calorosi consensi di tutte le Delegazioni.

La sintesi conclusiva

NEL PRESENTARE la sintesi conclusiva dei lavori del Congresso l'ing. Mayer ha rilevato in particolare che al fondo di tutti gli interventi c'era indubbiamente una certezza: quella di discutere di un sistema di trasporto ricco di prospettive per l'avvenire. Non vi è stata infatti alcuna esposizione di memoria, od alcuna discussione in sala — ha detto l'ing. Mayer — in cui sia mai apparso il minimo dubbio né sulla piena validità del sistema ferroviario, né sulla mancanza di possibilità di un suo continuo ulteriore miglioramento.

E ciò può essere affermato — ha aggiunto — anche se da quanto è stato detto e discusso può essere apparsa, e non poteva non apparire, qualche differenza di interpretazione del termine « competitività ».

E' questo infatti un termine molto più facilmente apprezzabile quando si ritenga possibile misurare l'utilità di un servizio, la sua approvazione da parte della clientela, dal numero di clienti che si è riusciti ad attrarre e dal prezzo al quale i clienti stessi si sono dimostrati disposti a pagare il servizio. In tal caso infatti è possibile riconoscere come azienda più competitiva quella che riesce, con il minimo della spesa, ad ottenere il maggior prodotto. La questione, per altro, ha osservato l'ing. Mayer, rimane ancora completamente chiara anche quando ci si sposti dal piano costi/ricavi e ci si ponga su quello costi/benefici.

Anche in tal caso, infatti, è possibile individuare come **più competitiva** quell'Azienda che impiegando il minor quantitativo di risorse riesca a servire nel modo migliore la comunità cui appartiene, e cioè, nel nostro caso, riesce a trasportare nel modo migliore possibile gli appartenenti alla comunità e le loro merci.

Ed è così che è apparsa ugualmente chiara, nel pensiero dei relatori che pur appartengono a Paesi che seguono sistemi economici decisamente diversi, l'assoluta necessità di fare del « marketing », e cioè in definitiva di cercare innanzitutto di conoscere che cosa sia desiderato dalla clientela e cosa occorra fare per soddisfare questo desiderio.

La concordanza su questo punto appare — ha rilevato l'oratore — come chiara dimostrazione del fatto che l'intesa tra tecnici rimanga sempre più facile dell'intesa in altri campi e di come la tecnica sia quindi elemento capace di facilitare l'avvicinamento degli uomini, all'interno del loro Paese ed anche tra Paesi che possono apparire, e non solo geograficamente, molto lontani.

* * *

Si è trattato, indubbiamente, di un Congresso nel quale molto si è lavorato e che certamente avrà importanti riflessi nello sviluppo delle ferrovie degli anni a venire.

La prossima sessione dell'AICCF-UIC si terrà a Stoccolma nel 1977 sotto la presidenza di M. Vanhee, Direttore Generale delle Ferrovie belghe.

Luigi BOTTA

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Metaponto-Potenza: il viaggio riprende

IL MINISTRO dei Trasporti, Sen. Martinelli, ha inaugurato il 27 settembre la nuova Galleria « Carvotto ». E' ripreso così il traffico ferroviario sulla linea Metaponto-Potenza rimasto interrotto, come si ricorderà, dalla primavera '73 in conseguenza di un movimento franoso valutabile in circa 3 milioni di metri cubi ed esteso fino alla sponda destra del fiume Basento.

La frana, con un duplice movimento di sprofondamento (5 metri) e di traslazione orizzontale (quindici metri), portò a valle la vecchia galleria ferroviaria, rovinando in quel punto anche la super strada Basentana.

Approntare in circa 15 mesi la nuova galleria di oltre un chilometro in un ambiente di incostante natura geologica ha costituito un vero primato ed il merito, come hanno pubblicamente riconosciuto il Ministro, il Direttore Generale ing. Mayer ed il Presidente della Regione Lucana Verrastro, va ascritto alla volontà aziendale, alla abnegazione dei tecnici ed alla capacità della ditta costruttrice.

Di solito i dati statistici parlano l'arido linguaggio delle cifre, ma questa volta è d'uopo citarli — come giustamente ha fatto il Direttore Compartimentale ing. Candiloro durante l'indirizzo di saluto rivolto alle autorità — per avere l'idea della mole del lavoro svolto:

— scavi a foro cieco: mc. 66.000; — movimenti di materie: mc. 100 mila; — calcestruzzo e betoncino: mc. 35.000; — acciaio per centine: Kg. 580.000; — acciaio per cemento armato: Kg. 100.000; — ore lavorative: n. 280.000; — importo lavori: L. 1.800.000.000 circa.

Sicché spontanea la frase colta sulla bocca dei presenti: « Già pronta? », in luogo del solito: « Finalmente! ».

Il Ministro Martinelli, dopo l'intervento del Presidente della Regione Basilicata — il quale non ha potuto fare a meno di riconoscere la solerzia dell'Azienda nel risolvere il grave problema ferroviario, mentre in altri settori della Pubblica Amministrazione non si opera con altrettanta tempestività (il riferimento al ripristino della Basentana, ancora irrisolto, era evidente) — ha posto in evidenza come si sia profittato della circostanza per eseguire il rinnovamento di circa 100 Km di binario (con armamento mod. 50 UNI su traverse in c.a. precompresso) e per completare, fra le stazioni di Grassano e Calciano, una variante di tracciato di 700 metri comprendente una galleria artificiale di 360 metri.

Per quanto attiene al Piano di investimenti, il Ministro ha precisato le quote spendibili al Sud, ed in particolare nella regione Basilicata, accennando, tra l'altro alla costruzione in atto di una nuova Officina G.R., la quale entro due anni circa entrerà in funzione a S. Nicola di Melfi in provincia di Potenza.

E' stata dunque una giornata dedicata al Sud, e le autorità e le stesse popolazioni Lucane lo hanno avvertito pienamente sia sul luogo della nuova Galleria, sia a Potenza dove il treno inaugurale ha trasportato tutti.

Potremmo concludere questa volta dicendo che non è vero che « Cristo si è fermato ad Eboli ».

Vito METERANGELO

Rogoredo 9 settembre: il grande allarme

Vigili del fuoco durante il loro intervento per neutralizzare il gas che si sprigiona dalla cisterna contenente 18.000 chilogrammi di ammoniaca, deragliata sugli scambi di Milano Rogoredo.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Il prototipo ACEIP a Granarolo Faentino

L'ing. Cotti della SASIB-AMF illustra all'ing. Mayer, le caratteristiche del nuovo impianto ACEIP.

ALL'INIZIO del mio servizio ferroviario sono stato per alcuni anni segretario del Gruppo A.C. (Apparati Centrali) ed ho ancora bene in mente lo scompiglio che i miei colleghi tecnici, in fase di allestimento di un nuovo impianto di sicurezza, portavano ed alimentavano, per mesi e mesi, in questa od in quella stazione: bobine e matasse di cavi in neoprene, morsetti, relé, attrezzi. Proseguendo nella loro opera di adattamento sul posto, ben presto ricoprivano il pavimento di spezzoni e rimasugli, per cui io, che sapevo soltanto di carta sottile ed ordinata, camminandoci sopra provavo una sensazione di disagio, quasi di disgusto, come quando andavo dal barbiere di impianto e lui badava a far entrare clienti per cui non trovava poi il tempo di ripulire il pavimento.

A Granarolo Faentino — una piccola e linda stazione di Romagna, sulla Faenza-Ravenna — al momento di installare il nuovo impianto di sicurezza per la prima volta in Italia tutto ciò non è affatto accaduto: con una innovazione in « prima assoluta » sulla Rete, là è stato montato un impianto già rifinito. Esso era stato studiato, progettato, realizzato prima come simulacro e poi come opera definitiva, in laboratorio e precisamente alla SASIB-AMF di Bologna, la cui targa è ben visibile in moltissimi impianti della Rete ed anche esteri. Oltre a ridurre al minimo il caos in una stazione che deve continuare a ricevere ed a licenziare treni, si realizzano così ingenti risparmi nelle spese, nei tempi di lavorazione e nei grandi disagi ai nostri tecnici che simili lunghe trasferte comportavano.

Quegli impianti non hanno una « sicurezza » ed una « funzionalità » finite, ma sono vittime del tormento dell'uomo che giustamente li vuole sempre migliori. Anche per questo la loro sigla denominativa è soggetta a cambiare: partirono con A.C.E., divennero A.C.E.I. ed ora quello di Granarolo si chiama A.C.E.I.P.: gli hanno aggiunto una « P » che sta per « pulsantiera », la quale è la seconda grande innovazione che lo caratterizza. Infatti ,al posto di tutti quei bottoni (pulsanti) o leve che fanno bella mostra in ordinata formazione a decine e decine sulla mensola del banco operativo — un rompicapo per il profano, una tentazione all'errore per l'addetto ai lavori — sta ora semplicemente un congegno simile, e di poco più grande, ad un calcolatore tascabile oggi tanto in voga. Dieci pulsanti numerati — dallo 0 al 9 — più uno per l'annullamento e l'altro per l'invio dell'ordine, nonché un piccolo schermo su cui si ha la verifica luminosa dei pulsanti premuti e quindi dell'intera combinazione numerica realizzata. Tutto lì. Quattro sole cifre, ma quante combinazioni si possono fare? Col primo numero si individua la « famiglia » degli enti che si vogliono interessare (segnale da occupare, itinerario, famiglia degli scambi, e così via); con la 2ª e la 3ª cifra si mobilita l'ente cercato (es., il segnale 04, l'itinerario 2-3 e lo scambio 14); la quarta cifra individua il tipo di comando (es.: lo 0 distrugge, l'1 comanda, se trattasi di un itinerario, e così via).

Nello spazio di pochi secondi, quanti ne occorrono per premere successivamente 4 pulsanti, si predispone la manovra degli scambi, la combinazione dei rispettivi segnali alti e bassi, si ha il controllo dell'esattezza dell'operazione intera, si blocca la nuova condizione predisposta, si mobilita il PL interessato alla manovra ed infine, sommate in un « fiat » tutte le condizioni relative a quella data manovra, si dà il comando e la manovra si realizza nel rispetto di tutte le condizioni di sicurezza.

Elia Bertoni, CS sup. titolare, è proprio soddisfatto e così dicasi del dirigente di turno CS Marco Valli, degli Aus. staz. Sante Succi e Veraldo Acqua, l'équipe che, assieme al CT/IE Silvano Gaddoni, riceve l'improvvisa visita di un gruppo di competenti, capeggiata dal Direttore Generale, ing. Mayer, il quale si è premurato personalmente di avere con sé anche il redattore compartimentale di « Voci ».

Una piana conversazione, svelta ed essenziale come può esserlo fra competenti, sviscera tutti gli aspetti che il nuovo impianto presenta e si compiace della razionale soluzione dei problemi che esso ha comportato, non ultimo quello della estrema rapidità con la quale — essendo quello un impianto modulare — un box di relé guasti od un cavo con venti connessioni possono essere sostituiti senza pericolo di sbagliare ed in breve tempo.

« E' un impianto — dice il titolare Bertoni — che piace a prima vista perché è snello e funzionale, ma più ancora — vero ragazzi? ed i suoi collaboratori assentono convinti — rende l'uomo-operatore più sicuro e fiducioso. Si può dire che qui la tecnica ha saputo assicurare un gran buon servizio e garantire un grande rispetto per l'uomo ».

Non è un'affermazione da poco. Confidiamo di riudirla presto in molti altri impianti.

Aldo SENSI

Un commento del Direttore Generale

DOPO aver visitato l'impianto ACEI di Granarolo Faentino non posso che compiacermi vivamente con i tecnici del Servizio Impianti Elettrici che, con la consueta apertissima collaborazione dei colleghi del Servizio Movimento, hanno compiuto un ulteriore passo in avanti nel campo dell'ergonometria.

Il colloquio uomo-macchina, una volta impostato sul principio che dovesse essere l'uomo ad adattarsi alla macchina, avviene oggi secondo concetti diametralmente opposti.

Ciò non è solo dovuto alle sempre maggiori possibilità offerte in proposito dalla tecnica ma anche, ed in parte non trascurabile, allo spirito che anima oggi i progettisti.

Se mi è anzi consentito vorrei aggiungere che nel caso dell'ACEI di Granarolo si è addirittura giunti ad attrarre l'operatore al banco, stimolandone psicologicamente la fantasia, e ciò pone ancor maggiormente in luce quanto vada portato a merito dei progettisti e di coloro che hanno realizzato l'impianto.

Si può essere certi che le modifiche, rispetto ai sistemi classici, introdotte nell'ACEI di Granarolo Faentino sono destinate ad avere un seguito importante incidendo, forse ancor maggiormente, nella progettazione di ACEI, di prossima realizzazione, delle massime dimensioni.

ALLA FIERA DEL LEVANTE

Convegno sui trasporti combinati

SESSANT'ANNI fa furono inascoltati, ma avevano visto bene. Un servizio di « ferribotti » attraverso il canale d'Otranto, da Brindisi, o dalla stessa Otranto, a Valona, tagliando fuori gli Imperi Centrali (si era in piena guerra 1915-18). Oggi l'aspirazione balcanico-orientale della regione si proietta ancora una volta in un progetto mare-ferrovia, da Bari a Bar (Antivari), sulla costa jugoslavo-montenegrina, e da qui, per ferrovia, a Belgrado. Bar vuol dire infatti « di fronte a Bari », come mi conferma pure un singolare ricordo personale relativo all'ultimo conflitto. Un soldato, ossessionato dallo scorgere ogni giorno all'orizzonte, da quella località, il profilo della sua terra (la compagnia era interamente composta di pugliesi), se ne uscì quasi di senno, scappando sulle montagne. E ci volle tutto il mio eloquio romanesco, facile arma segreta, per indurlo alla ragione e fargli capire che avrebbe dovuto prendere tutt'altra strada.

Il primo convegno di studio tenuto quest'anno alla Fiera del Levante è stato così dedicato al tema « Concentrazione del traffico ferroviario e trasporti combinati ». Relatore il direttore del Servizio Commerciale delle Ferrovie dello Stato, dottor Mauro Ferretti, che ha affrontato con estrema franchezza i problemi connessi al traffico merci nel nostro paese. La ferrovia, trasporto tipicamente di massa — ha esordito — realizza la sua maggiore produttività, e quindi la sua intrinseca economicità, soltanto attraverso una logica concentrazione del traffico, che vuol significare, in ultima analisi, realizzazione di « treni completi ». Il numero dei « punti di vendita », corrispondenti alle stazioni abilitate al servizio merci a carro completo, risulta invece eccessivo, e le conseguenze si riflettono immancabilmente in una altissima incidenza di oneri relativi alle operazioni da compiere per trasferire la merce dalla stazione di spedizione a quella di destinazione.

In maniera tale che « il costo medio di un carro caricato al km. zero, quindi ancor prima di iniziare il viaggio, viene a costare, mediamente, quanto costerebbe per far viaggiare il carro medesimo per 300 km ». Per sanare almeno in parte la situazione, si è puntato « alla riduzione del numero degli scali abilitati al servizio merci, e sui minimi di distanza per l'accettazione dei trasporti ». Con l'immediata conseguenza di aver visto già triplicata negli ultimi tre anni l'aliquota di traffico svolta dalle FS. a carro completo. Alla contrazione dei punti di vendita deve però accompagnarsi anche un potenziamento degli scali sui quali far tendere la concentrazione della domanda di trasporto, fino alla reale possibilità di creare una rete di treni « intercity-merci » collegianti tali scali fra loro. Ai quali faranno necessariamente capo anche i veicoli stradali, dando vita a quel « trasporto combinato » che risulta una efficace associazione fra strada e rotaia, conferendo a ciascuna di esse il ruolo più idoneo ed economicamente più vantaggioso. Fino a permettere il carico su carri ferroviari di comuni veicoli stradali, secondo le varie tecniche già adottate in vari paesi europei (Kangourou, carri ultrabassi, veicoli a casse intercambiabili).

Altre verità sulla nostra situazione ferroviaria sono state infine rivelate da una relazione presentata allo stesso convegno da un funzionario del Compartimento FS di Bari, dottor Giovanni Scanni: « Previsioni di miglioramenti da apportare alle infrastrutture delle F.S. in Puglia ». In Italia, ha avvertito sin dall'inizio, non c'è stata « una evoluzione delle infrastrutture ferroviarie parallela allo sviluppo industriale ». Mancanza di correlazione che proprio il Compartimento di Bari dimostra in maniera palese, nonostante l'industrializzazione in atto nella zona (centro siderurgico a Taranto, FIAT a Lecce, media industria a Bari). Basti inoltre pensare che quell'estremo terminale della nostra rete corrispondente alla Bari-Brindisi-Lecce, di 150 km, è ancora a semplice binario (sono stati appena iniziati i lavori di raddoppio sulla tratta Fasano-Brindisi) e deve essere esercitata a trazione diesel. Ma a semplice binario si ritrovano pure, sulla Roma-Napoli-Bari, gli altri 150 km da Caserta a Benevento a Cervaro.

Cosa si sta facendo per ovviare a questi e ad altri inconvenienti della rete ferroviaria pugliese? E' in fase di realizzazione lo scalo merci « Lamasinata » nei pressi della zona industriale di Bari, un secondo ne è previsto per Lecce, in località Surbo, mentre verranno potenziati quelli di Bisceglie e Polignano (prodotti ortofrutticoli). Ed anche Bari Centrale vedrà ammodernate le proprie strutture. Le linee che si irradiano da Foggia per Potenza e per Manfredonia, da Barletta per Spinazzola, da Bari e da Brindisi per Taranto, restano invece a semplice binario (si ricontempla ora con amarezza, in un clima di rinnovata considerazione del trasporto su rotaia, la passata politica dei « rami secchi »). Anche se la Bari-Taranto verrà elettrificata e subirà indispensabili rettifiche, e la Brindisi-Taranto diverrà anch'essa un elemento determinante nel più moderno sistema ferroviario pugliese (pendolari, Italsider), pure si sta pagando, in termini di inefficienza dell'intero sistema dei trasporti, la mancanza di ottica politica (squilibrio di investimenti nel settore) per cui ci troviamo tuttora, in Italia, di fronte ad un sistema di trasporti terrestri con una componente, quella della viabilità ordinaria, di alta efficienza tecnica, ed un'altra, quella ferroviaria, che risulta già saturata. Tutto questo, continua lo Scanni, apparirà in maniera ancor più evidente allorché l'autostrada Bari-Taranto entrerà fra breve in esercizio. Per cui v'è da augurarsi che il programma elaborato in particolare per le linee pugliesi venga realizzato al fine di ottenere una più ampia capacità di assorbimento della domanda di trasporto ferroviario, portando così al più alto livello l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti.

Livio JANNATTONI

150 anni fa nasceva il treno

IL 27 settembre del 1825, una macchina battezzata « Locomotion number one » rimorchiava su un percorso di 33 chilometri, esattamente da Stockton a Darlington in Inghilterra, un tender e qualche vagone scoperto che trasportava alcuni stupefatti viaggiatori alla velocità di 33 chilometri l'ora. Fu l'inizio di un modo di trasporto che — per dirla alla maniera di un biografo di Stevenson — avrebbe « completamente cambiato la faccia e il ritmo del mondo ». Il 150° anniversario di questa grande invenzione è stato ricordato in molti Paesi e, soprattutto, in Gran Bretagna. A Stockton, in Scozia, si è svolta una manifestazione commemorativa alla presenza del primo ministro Wilson; nell'occasione, si è esibita una fedele riproduzione della « Locomotion » di Stevenson (nella foto), costruita da un gruppo di studenti d'ingegneria inglesi, mentre l'autentica, vecchia e gloriosa vaporiera di 150 anni fa faceva bella mostra di sé in un apposito capannone-museo.

E' uscito FS 74

OTTANTOTTO pagine su carta patinata, più di 120 fotografie a colori, decine e decine di cartine, diagrammi e tabelle a tutta pagina. Un'impaginazione vivace, inquadrature quasi sempre singolari, foto trattate graficamente, un testo essenziale ma sempre esauriente e puntuale. Questa, per sommi capi, la veste editoriale con cui si presenta « FS 1974 », l'ormai tradizionale pubblicazione realizzata annualmente dall'Ufficio Relazioni Aziendali FS, che espone il rendiconto complessivo di un anno di attività ferroviaria.

Malgrado la rinnovata veste grafica anche quest'anno in « FS 1974 », senza trionfalismi di nessun genere vengono esposti i risultati conseguiti, in termini finanziari e tecnici, le realizzazioni concluse o intraprese nell'anno, oltreché naturalmente le difficoltà incontrate (il 1974 è stato uno degli anni più difficili per le ferrovie italiane), che sono viste nel quadro complessivo della situazione economica nazionale.

La fondamentale caratteristica di « FS 1974 », rispetto ai volumi che lo hanno preceduto, è il diverso equilibrio tra parte grafica e testo. In « FS 1974 », infatti, l'esposizione è affidata soprattutto al colpo d'occhio, al fascino e agli effetti delle fotografie e delle soluzioni grafiche, al linguaggio delle cifre, delle percentuali e delle comparazioni. Il testo interviene come momento di puntualizzazione e ulteriore informazione, senza mai, per questo, essere invadente o superfluo.

A distanza di anni, insomma, « FS 1974 » ha ormai acquisito una dimensione editoriale precisa e funzionale e si conferma come una pubblicazione certamente indispensabile per tutti coloro che si interessano — professionalmente e non — al complesso e articolato mondo della ferrovia.

PIESSE

Per l'acquisto di « FS 1974 », vaglia postale di L. 2.500 indirizzato a: UFFICIO RELAZIONI AZIENDALI FS - Piazza della Croce Rossa n. 1 - Roma.

BINARI NEL MONDO

Cecoslovacchia: traffico in espansione

LA CECOSLOVACCHIA, che è una repubblica socialista dal 1948, ha il livello economico più alto, dopo la Repubblica Democratica Tedesca, tra le nazioni del mondo orientale. Nel dopoguerra, infatti, l'attività industriale, già ben avviata, è stata ulteriormente incrementata fino a divenire la base del sistema produttivo del paese. Ciò ha comportato una notevole espansione della domanda di trasporto in genere e del traffico merci in particolare, che nel 1973 è divenuto pari, in termini di tonnellate trasportate, a 3,5 volte quello del 1948. La motorizzazione individuale, invece, pur avendo avuto in questi ultimi anni una certa diffusione, grazie anche all'immissione sul mercato di auto FIAT costruite in Russia, registrava ancora nel 1972 un rapporto di un'auto ogni 12,5 abitanti, pari a circa un terzo di quello dell'Italia e di altri paesi occidentali. In questo contesto si colloca l'attività delle Ferrovie dello Stato della Cecoslovacchia (CSD), che esercitano una rete di 13.293 Km, con una densità di 0,109 Km di linea per Km² di territorio, (la quarta in Europa), e che hanno trasportato nel 1973 260 milioni di tonnellate di merci (259 nel 1972) e 516 milioni di viaggiatori (505 nel 1972).

Le CSD occupano, in termini di densità di traffico merci per abitante, uno dei primi posti nel mondo, dopo URSS, USA e Germania Occidentale, con circa 18 tonnellate pro-capite l'anno. Infatti in Cecoslovacchia, nonostante lo sviluppo dei trasporti stradali, la ferrovia assorbe il 75% del traffico merci complessivo (tonn/Km) ed il 44,3% di quello viaggiatori (viagg./Km).

Per soddisfare le esigenze di un traffico in espansione, che già sul finire del 1970 aveva raggiunto i livelli previsti per il 1975, le CSD stanno attuando un complesso di interventi che comporterà una spesa dell'ordine dei 1.800 miliardi di lire nel periodo 1971-'75 e dei 900 miliardi in quello 1971-'80, e che si può così sintetizzare.

Nel settore della stazioni una delle opere di maggior rilievo è quella della ristrutturazione del nodo di Praga, iniziata nel 1961 e tuttora in atto, tendente a separare completamente il traffico merci da quello viaggiatori ed a realizzare una nuova stazione, ubicata in posizione centrale ed opportunamente interconnessa con la metropolitana. Praga, infatti, subisce tuttora le conseguenze di una concezione frammentaria dei suoi impianti, realizzati, in origine, da varie società private. Fa parte di tali opere la linea di collegamento di Holesovice, in fase di avanzata costruzione.

Sempre nel settore delle stazioni le CSD stanno predisponendo le attrezzature necessarie per il traffico dei containers. Praga e Bratislava, facenti parte dell'itinerario internazionale Sofia-Budapest-Berlino-Rostok sono già dotate di cantieri per la manipolazione dei contenitori ed impianti analoghi verranno costruiti, entro il 1978, a Brno, Presov e Plzen.

Un altro importante obbiettivo delle CSD è la progressiva eliminazione della trazione a vapore, che conta ancora 927 locomotive, e l'estensione di quelle Diesel ed elettrica, il cui parco comprende rispettivamente 2.857 e 1.029 unità.

Nel periodo dall'1.7.'72 al 30.6.'73 la trazione elettrica ha assicurato il 58% del traffico e quelle Diesel ed a vapore hanno assorbito la parte restante nelle percentuali del 33,2 e dell'8,8% rispettivamente.

La rete elettrificata delle CSD comprende 2.659 Km di linee, pari al 20% del totale, alimentate per 830 Km in corrente monofase 25 kV 50 Hz e per la parte restante in corrente continua 3 kV, che assicurano i principali collegamenti trasversali del paese. Le linee elettrificate raggiungeranno un'estensione di 3.500 Km nel 1980 e di 4.000 Km nel 1990, pari rispettivamente al 27 ed al 30% circa dell'intera rete. E' prevista, infatti, l'elettrificazione completa delle linee Praga-Decin, Praga-Zditsé e Nové Zamki-Zvolen.

Il parco delle locomotive elettriche si è recentemente arricchito di due nuove unità bicorrente, atte al funzionamento a 3 kV cc ed a 25 kV 50 Hz, costruite dalla Skoda di Plzen, che dopo un periodo di prove verranno utilizzate per il traino della « Freccia Slovacca » tra Bratislava e Kaschau. Uno di questi due prototipi, che appartengono alla classe Es 499.0, di cui saranno realizzati 30 esemplari, è stato esposto alla Fiera di Brno nel settembre del 1974. Queste locomotive hanno due carrelli a due assi, una potenza di 4.000 kW e possono viaggiare ad una velocità massima di 160 Km/h.

La trazione a vapore, come detto dianzi, conta ancora 957 unità, alcune delle quali relativamente recenti, come ad esempio quelle della classe 498.1, costruite nel 1946. Queste locomotive, tuttora utilizzate per servizi viaggiatori, hanno una velocità massima di 120 Km/h ed una di esse (498.106) raggiunse nel 1964 la velocità di 162 Km/h, ragguardevole per tal genere di macchine.

Il parco Diesel comprende locomotive da treni con carrelli a due o a tre assi e potenze variabili da 750 a 2000 CV, costruite quasi tutte in Cecoslovacchia dalla CKD TATRA. Nel 1966 furono importate alcune unità di costruzione sovietica. Meritano un cenno, tra i mezzi più recenti, quelli della classe T466, dotati di una potenza di 1260 CV e di un peso assiale contenuto in 16 tonnellate che ne consente l'impiego su linee con armamento leggero in sostituzione di locomotive a vapore.

Grazie alla progressiva sostituzione delle vecchie carrozze per passeggeri a due assi con altre a carrelli l'età media del parco è passata dai 28 anni del 1955 ai circa 18 del 1971.

Anche il parco dei carri merci è stato ammodernato con l'introduzione di nuovi veicoli, molto spesso di tipo specializzato, come ad esempio quelli adibiti al trasporto delle auto. Inoltre, i veicoli a carrelli, che nel 1955 costituivano solo il 7% del parco, attualmente raggiungono il 40% circa del totale. Ciò ha consentito di aumentare il carico dei carri, a parità di peso per asse, e quindi in definitiva di incrementare il peso medio dei treni senza aumentarne la lunghezza.

E' opportuno ricordare, infine, l'attività dell'Istituto di Ricerche dei Trasporti di Praga che dispone di un circuito ovale per la prova in linea di rotabili ferroviari e di apparecchiature di segnalamento e sicurezza, lungo 13,27 km, a cui si è recentemente aggiunto un anello, lungo 4 km e realizzato al suo interno. I due impianti possono essere alimentati in corrente continua o monofase e consentono la simultanea effettuazione di prove di rotabili con diversi sistemi di alimentazione.

In circa 12 anni di attività sono stati sperimentati su questi impianti alcune centinaia di locomotive e di veicoli ferroviari nonché varie attrezzature di notevole importanza, tra cui, ad esempio, quelle per la identificazione automatica dei carri.

Renzo MARINI

Uno scorcio della stazione di Praga.

BELGIO
Una nuova locomotiva

E' stata ufficialmente consegnata alle ferrovie belghe la prima locomotiva elettrica appartenente ad una serie di 25 che potenzieranno nei prossimi mesi il parco trazione di quella rete. La locomotiva, costruita dalla « ACEC » e dalla « Brugeoise et Nivelles » è stata progettata dai tecnici belgi ed è in grado di raggiungere la velocità di 160 Km/h che, con l'aggiunta di alcune apparecchiature può essere portata a 220. Con una tensione di 3000 V la locomotiva è in grado di erogare 7000 CV, dimezzando la tensione la potenza diminuisce in proporzione: tale sistema si è reso necessario in quanto il mezzo potrà essere utilizzato per convogli diretti in Olanda ove appunto la corrente sulla linea è di 1500 V.

Il peso totale, in ordine di marcia, è di 108 tonnellate, ottimale per le linee belghe in alcuni punti particolarmente tortuose. Le apparecchiature elettroniche installate sul nuovo mezzo consentono la regola della velocità e negli sforzi per l'avviamento riducono l'assorbimento della corrente.

La carenatura esterna è stata studiata in modo da ridurre l'onda d'urto derivante dall'incrocio di treni a grande velocità e nello stesso tempo garantisce una ventilazione costante ed equilibrata al vano dei motori. La forma è il risultato di studi compiuti su un modello in scala ridotta dall'Istituto Von Karman. Il posto di guida è stato realizzato con criteri strettamente ergonomici e una cura particolare è stata posta per quel che riguarda la sicurezza del conducente. Una cintura telescopica è stata inserita a rinforzo della struttura esterna la quale, inoltre, è stata studiata in modo da resistere meglio alle sollecitazioni derivanti dalla futura introduzione dell'aggancio automatico.

I carrelli sono di tipo Co Co, sei assi motori e le sospensioni sono notevolmente migliorate rispetto ai tipi tuttora in circolazione. Due sistemi di frenatura, infine, garantiscono l'arresto sia per i casi di emergenza che nelle normali fermate senza eccessivo slittamento.

FLASH
Notizie in breve

LA TRASFORMAZIONE a corrente continua 3 KV. è stata decisa anche per le restanti linee Asti-Acqui e Alessandria-S. Giuseppe di Cairo, ancora a sistema trifase con frequenza 16,7 Hz.

L'ELETTRIFICAZIONE della Cremona-Treviglio è stata appaltata. I lavori avranno inizio ai primi di febbraio per una durata presunta di un anno, tenendo conto che i fabbricati delle sottostazioni di Cremona e di Castelleone sono già completati. Il costo complessivo dell'opera si aggira intorno ai sette miliardi.

CONTINUA l'eliminazione dei passaggi a livello lungo la nostra Rete al ritmo di circa 100 impianti l'anno: nel 1974 ne sono stati, infatti, soppressi 97: più o meno lo stesso numero risulterà soppresso alla fine dell'anno in corso.

Nel 1974 sono stati radiati dall'esercizio 3 mila 134 rotabili e per il 1975 è prevista la radiazione per 4 mila 360.

In particolare, durante lo scorso anno sono stati radiati 3 mila carri merci; 72 bagagliai a cassa in legno; 20 carrozze di legno e altrettanti carri postali; 8 locomotive a vapore e 6 automotrici termiche.

Nel 1975 i carri merci radiati raggiungeranno le 4 mila unità; 100 le carrozze sia a cassa di legno sia metallica, 70 le locomotive a vapore e 60 quelle elettriche.

UN COMITATO di esperti di problemi economici, formato da rappresentanti delle amministrazioni interessate quantificherà gli interventi finanziari necessari per la realizzazione della nuova linea ferroviaria del Brennero tra Verona e Monaco. Nel contempo saranno approfondite, sotto il profilo tecnico e mediante contatti bilaterali, le soluzioni studiate dall'Unione internazionale delle ferrovie attraverso il « gruppo asse del Brennero ».

UN GRUPPO di operatori turistici austriaci ha compiuto un viaggio in Italia, ultimo di un ciclo organizzato dalla nostra Azienda e che ha portato nel nostro Paese, nel corso degli ultimi tre anni, circa 300 esperti del turismo, titolari, direttori, operatori di agenzie di viaggio europei.

DEI CIRCA 16 mila chilometri che costituiscono la rete ferroviaria nazionale, 6 mila 517 chilometri sono interessati all'espletamento dei traffici vicinali, servono cioè, in pratica, i treni dei pendolari. Dei 22,5 miliardi di viaggiatori-chilometro che, in media, ogni anno usufruiscono del treno, 5,8 miliardi sono imputabili a movimenti pendolari casa-lavoro o casa-studio e relativi ritorni. Mediamente, quindi, il fenomeno del pendolarismo rappresenta circa il 26 per cento del movimento ferroviario complessivo sulle reti locali. Considerando anche i movimenti pendolari che vengono espletati mediante le ferrovie in concessione, nelle aree metropolitane di Milano, Bologna, Napoli e Roma, si svolge, in termini assoluti, il maggior numero di spostamenti pendolari su rotaia. Nelle dieci maggiori aree metropolitane italiane circa 400 mila pendolari utilizzano i treni delle FS o delle ferrovie in concessione così ripartiti: Milano 102 mila; Bologna 89 mila; Napoli 86 mila; Roma 40 mila; Torino 27 mila; Firenze 10 mila; Genova 18 mila; Bari 15 mila; Palermo 7 mila; Catania 5 mila.

IL PARLAMENTO sarà chiamato quanto prima ad esaminare un disegno di legge per la concessione della delega al Governo ad emanare, entro due anni, nuove norme in materia di Polizia, Sicurezza e Regolarità dell'esercizio delle Ferrovie e di altri servizi di Trasporto. Il nuovo strumento legislativo si basa su alcuni principi e criteri generali che vengono appunto fissati nel DDL di delega. Essi tengono conto delle mutate condizioni di esercizio dei servizi di trasporto, dei moderni mezzi tecnici impiegati, delle nuove esigenze del traffico in un paese industrializzato, della necessaria delimitazione delle sfere di competenza, anche alla luce della nuova realtà regionale; di un più sbrigativo sistema procedurale in merito alle contravvenzioni che dovranno divenire soltanto una sanzione amministrativa.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

L'AVVENIMENTO « più » in senso assoluto di questo inizio d'autunno è stato la XXI Sessione dell'AICCF-UIC, che si è tenuta a Bologna dal 29 settembre al 5 ottobre. « A confronto lo sviluppo delle ferrovie nel mondo » ha commentato L. Botta nel primo dei suoi articoli dedicati all'argomento, apparsi sull'UNITA'. « A Bologna si discuterà sul futuro delle ferrovie » — ha annunciato alla vigilia IL QUOTIDIANO. La massima assise mondiale delle ferrovie, ha osservato da parte sua L. Sapori su IL RESTO DEL CARLINO, tratterà un tema quanto mai stimolante e avrà il compito di fare il punto sulle premesse che esistono per il progresso e il futuro sviluppo dei trasporti su rotaia. « Gli stati maggiori di novanta reti ferroviarie, appartenenti a 34 nazioni di tutto il mondo — ha precisato G. Zanotti sulla GAZZETTA DEL POPOLO — stanno mettendo a punto una strategia definitiva per la battaglia che la rotaia si accinge a combattere contro gli altri mezzi di trasporto ». La presenza di circa 600 congressisti provenienti da ogni parte del mondo assicura un completo scambio di esperienze e di notizie per raggiungere il miglioramento delle comunicazioni in un settore fondamentale come quello ferroviario, ha sottolineato IL SOLE/24ORE. « Un migliaio di delegati di cinque continenti — ha scritto IL GIORNO —, per favorire lo sviluppo dei trasporti ferroviari, intensificano qui a Bologna lo scambio delle rispettive esperienze, tanto più urgenti in quanto il nuovo aumento del petrolio rilancia dappertutto la ferrovia come elemento più economico per il trasporto di uomini e merci ». Analoga considerazione ha fatto il ROMA. I quotidiani hanno seguito l'andamento dei lavori di ciascuna giornata e ne hanno informato puntualmente l'opinione pubblica. A proposito del tema riguardante « le questioni commerciali viaggiatori » ORE 12 ha precisato che dalle relazioni svolte dagli esperti del settore è stata posta in risalto la funzione del marketing nel contesto del traffico viaggiatori a media e grande distanza, anche se — ha proseguito IL SOLE/24 ORE riferendo l'intervento del relatore inglese sull'argomento — il marketing esige finalità precise che per le ferrovie appaiono spesso di difficile realizzazione, in quanto nella veste di impresa commerciale esse si trovano sovente costrette a sostenere perdite onerose per il servizio sociale svolto. « Necessaria una politica imprenditoriale per risolvere i problemi delle Ferrovie », è questa una delle prime indicazioni del congresso di Bologna, ha scritto il ROMA. E IL QUOTIDIANO: « Ferrovie: imprese commerciali che hanno bisogno di pubblicità ».

Un approfondito dibattito si è poi svolto in tema di questioni commerciali per il trasporto merci. Unanime è stato il riconoscimento delle difficoltà in cui operano le ferrovie da parte di tutti gli intervenuti — ha osservato l'UNITA' — dal momento che alla formazione dei prezzi ferroviari concorrono soprattutto i costi delle infrastrutture, mentre per il trasporto su strada, che utilizza la rete viaria costruita dallo Stato, l'incidenza di tali costi è molto limitata. I lavori scientifici del Congresso hanno quindi subito una pausa per una visita ai lavori della « direttissima Roma-Firenze ». « Non si è trattato di una pausa di vacanza, ha osservato IL GIORNO, ma una particolare seduta di ricognizione e di aggiornamento per conoscere anche le caratteristiche della linea, la situazione dei lavori e la singolarità delle opere ». « I delegati delle ferrovie di tutto il mondo, ha proseguito IL SOLE/24 ORE, hanno potuto apprezzare l'imponenza delle opere in fase di realizzazione e l'alta tecnologia applicata a questa nuova linea ». « Un momento, quello dell'ingresso sulla Direttissima, ha scritto W. Lattes su LA NAZIONE, che è apparso storico anche ai più critici tra gli italiani presenti ». Storico è stato definito il momento anche dall'inviato de IL RESTO DEL CARLINO, e non a torto, ha sottolineato da parte sua G. Gazzetti su IL POPOLO, dato che si è trattato del primo incontro in treno dei tecnici ferroviari di tutto il mondo con la nuova linea. « La Direttissima non sarà una linea per treni di lusso » ha spiegato IL QUOTIDIANO, e IL GLOBO « La direttissima Roma-Firenze è quasi un fatto compiuto dopo cinque anni di lavori ». « Il primo treno delle FS è transitato sul tratto della direttissima da Città della Pieve a Orvieto. Ospiti di riguardo e passeggeri d'eccezione — ha riferito L. Botta sull'UNITA' — sono stati i partecipanti alla riunione mondiale delle ferrovie, che si sta svolgendo a Bologna ». « Il treno per la prima volta sulla Direttissima » ha scritto L. Vianello sul CORRIERE DEL GIORNO. Nel suo servizio per il CORRIERE DELLA SERA M. Righetti ha commentato: « Sta così venendo alla luce un poco alla volta un'opera che ancora oggi molti in Italia non hanno compreso nella sua importanza e necessità ». L'A. ha poi sottolineato che invece all'estero si guarda ad essa come a un esempio lungimirante di come dovranno essere le grandi arterie ferroviarie di domani.

In occasione della visita alla « direttissima » è stata pure presentata la nuova creatura illustre dell'ingegneria italiana, ha detto G. Bucci su IL GIORNALE. Si tratta del « pendolino », il nuovo treno leggero e veloce, ad assetto variabile, ha precisato A. Barone su LA STAMPA. Il nuovo treno destinato a grande successo sui percorsi molto tortuosi e che a buon diritto l'Azienda FS, ha aggiunto la GAZZETTA DEL POPOLO, considera il suo « fiore all'occhiello ». « Curve dolcissime e ondulazioni appena percettibili per i viaggiatori anche a 250 km orari » ha detto G. Zanotti sul ROMA.

Il Congresso ha chiuso i suoi intensi lavori con l'esame dei problemi collegati all'energia e al materiale rotabile, ha informato IL SOLE/24 ORE. In sostanza, ha concluso S. Puglisi su IL GAZZETTINO, « la politica ferroviaria dei prossimi anni ha preso corpo nel palazzo dei congressi a Bologna sotto due diversi profili d'azione: superare il concetto di velocità come lusso e riconoscere un ruolo attivo all'utente nella predisposizione dei vari servizi ».

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

Un principe del foro, diretto ad X per perorare una importante causa penale, impossibilitato ad usare l'aereo e non avendo trovato posto in vagone letto, si è rassegnato ad utilizzare la cuccetta. Sfortunatamente cinque giovani, reduci da un raduno scolastico, sono stati i suoi rumorosi compagni di viaggio. Dopo aver invano implorato il silenzio e dopo una lunga meditazione in corridoio, si è risolto a partecipare per tutta la notte alla allegria della giovane brigata. L'indomani, in tribunale, la sua arringa è risultata alquanto appannata, tanto che il suo difeso, condannato, ha manifestato l'intenzione di chiedere alle ferrovie il risarcimento dei danni, affidandosi, beninteso, ad altro principe del foro.

MG

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

VARIE

SUSSIDI

Al fine di stabilire una uniformità di procedura e di evitare ipotizzabili sperequazioni nell'elargizione dei sussidi, con circolare P.4.2.5/13900 del 19.7.1975 sono state emanate in materia nuove norme relative alle domande da produrre e alla prassi da seguire.

CONVEGNO ANLAFER

Nei giorni 8 e 9 novembre c.a. avrà luogo a Roma il 2° Convegno Nazionale dell'Associazione Nazionale Lavoratori Anziani Ferrovieri (ANLAFER).

Considerata la rilevanza che riveste tale Convegno, è stato disposto che i dipendenti ferrovieri, iscritti alla predetta Associazione, siano considerati, a loro richiesta e compatibilmente con le esigenze di servizio, in assenza giustificata con la corresponsione delle sole competenze fisse per il giorno 8 novembre e per il tempo strettamente necessario al viaggio di andata e ritorno. (Circ. P.2.1.6/DN/13/51542 del 17 settembre 1975).

INDENNITA' DI TRASFERIMENTO

(dalla circolare n. P.3.1.5.14100 del 24-7-1975).

Le istruzioni per l'applicazione dell'art. 20 delle D.C.A. sono abrogate e sostituite con quelle appresso indicate:

Ai sensi dell'art. 45 dello Stato Giuridico del Personale ferroviario, modificato con la legge 17-8-1974, n. 396, il dipendente trasferito è ammesso a fruire delle indennità e dei rimborsi inerenti al trasferimento anche se la distanza fra il comune dove ha trasferito la famiglia, il mobilio e le masserizie e la nuova sede di servizio non superi i 30 chilometri.

Unica condizione ostativa a detta fruizione è quella che il personale interessato trasferisca la famiglia, il mobilio e le masserizie in località che non consenta allo stesso il rispetto dell'orario e l'adempimento delle prestazioni di lavoro.

RILASCIO TESSERA AT e BT

Con circolare n. AG.1.2. 1/807/882/1/A del 4 settembre 1975 vengono impartite nuove norme circa il rilascio delal tessera mod. AT e BT valida per recarsi all'estero nei Paesi con i quali vigono particolari accordi internazionali.

CONCORSI PUBBLICI

Posti	Qualifiche	Destinazione assumendi	Note
IN CORSO DI ESPLETAMENTO:			
28	**Capo Deposito** (Trazione)	TO MI CA	Idonei 78
15	**Disegnatore** (Trazione)	Serv. Traz.	Idonei 43
50	**Disegnatore** (Lavori)	Comp.ti tutti	Idonei 427
95	**Capo Tecnico** (I.E.)	TO MI TS BA RC CA	Idonei 229
40	**Segretario** (ragioniere)	D.G.	Idonei 415
75	**Appl. Tecn.** (Lavori)	Comp.ti tutti meno GE NA	In corso definizione graduatorie compartimentali
22	**Applicato Stenodatt.fo**	D.G.	In corso assunzione vincitori e idonei
7	**Ispettore** (Ing. Ind.le)	C.E.U.	Ammessi orali n. 43; prova ottobre 1975
22	**Segretario** (Amm.vo)	D.G.	In corso revisione elaborati (7505)
6	**Ispettore** (matem. ed altre)	C.E.U.	In corso revisione elaborati (168)
18	**Ispettore** (Giur. e altre)	D.G.	Elaborati 1ª pr. 574, 2ª pr. 500
18	**Ispettore** (Econ. e comm.)	D.G.	Elaborati 1ª pr. 228, 2ª pr. 193
90	**Capo stazione**	VR VE TS AN NA BA RC CA	Esame domande pervenute
130	**Capo Gestione**	Comp.ti tutti meno RM PA	Esame domande pervenute
90	**Applicato**	Comp.ti tutti meno GE BO	Esame domande pervenute
201	**Operaio qual.** (Lavori)	Comp.ti tutti	Esame domande pervenute
200	**Operaio Armamento**	Comp.to Torino	Esame domande pervenute
90	**Ispettore** (Ingegnere)	D.G.	Esame domande pervenute
2	**Ispettore** (Fisica)	Ist. Sperim.le	Esame domande pervenute
8	**Infermiere**	Serv. Sanitario	Esame domande pervenute
12	**Tecnico di Radiologia**	Serv. Sanitario	Esame domande pervenute
9	**Oper. qual.** (Carp.re legno)	Messina	Pubbl. G.U. n. 257 del 26-9-1975;
14	**Ispettore** (Medicina)	Serv. Sanitario	scadenza present.ne domande 27-10-1975
2	**Capo Tecn.** (Tessile-conf.)	Ist. Sperim.le	idem
70	**Segretario** (Ragioniere)	D.G.	idem
20	**Assistente di Stazione**	VR TS	idem
10	**Gestore**	Cagliari	idem
20	**Aiuto Macchinista**	TO MI	idem
40	**Conduttore**	MI VE TS CA	idem
25	**Manovale**	TO MI TS	idem
50	**Operaio Armamento**	MI TS GE BO CA	idem
DI IMMINENTE PUBBLICAZIONE:			
100	**Manovratore**	Milano	D.M. 11-7-1975 n. 1567
196	**Operaio Qual.** (Trazione)	TO MI VR VE BO GE BA CA	D.M. 25-9-1975 n. 2206
40	**Operaio Qual.** (I.E.)	TO MI GE CA	D.M. 25-9-1975 n. 2207
2	**Capo Tecn.** (Tess.le-conf.)	Ist. Sperim.le	D.M. 25-9-1975 n. 2205
20	**Guardiano**	MI VE	D.M. 25-9-1975 n. 2208
44	**Manovale** L. 197/1975	FI AN RC	
17	**Commesso**	Firenze	D.M. 25-9-1975 n. 2209
IN CORSO DI APPROVAZIONE:			
50	**Segretario Tecn.** (Lavori)	TO MI VR VE TS BO FI AN RM CA	

IN CORSO PREPARAZIONE BANDI:

40 Capo Tecn. (Trazione): TO VE TS GE AN RM NA PA; **90 Capo Tecn.** (I.E.): VR VE GE BO FI AN RM NA PA; **23 Ufficiali Navali** (Navi Traghetto); **4 Ufficiali di Macchina** (Navi Traghetto); **45 Motoristi** (Navi Traghetto); **5 Elettricisti** (Navi Traghetto); **Ausiliario di Fermata.**

CONCORSI INTERNI

IN CORSO DI ESPLETAMENTO:

Ispettore p.le (Ispettore)	In corso esame elaborati
Revisore superiore	Domande pervenute 400 circa; prova scritta 23-11-1975
Capo Gestione	Ammessi agli orali 455 - es. dal 28-10 al 12-12 1975
Capo Deposito	Ammessi agli orali già in corso 207
Capo P.V.	Esami orali terminati il 18-10-1975; ammessi 130
Capo Tecnico della Linea	Idonei 400 in corso formazione graduatoria
Applicato Tecn. (ex comb.)	In corso immissione residui idonei
Capo Tecnico	
Applicato	Bando concorso pubblicato su G.U. 30-9-1975 parte 3ª
Operaio Qualificato	

SONO INOLTRE IN VIA DI EMANAZIONE O IN PROGRAMMA CONCORSI A:

Segretario Tecn., Capo Stazione, Assistente di Stazione, Controllore, Conduttore, Gestore, Aiuto Macchinista, Operaio Armamento, Nostromo, Capo Motorista, Capo Elettricista, Motorista.

Ne uccide più il tabacco che l'atomica

Fumiamo,

Questo articolo era già stato impaginato quando è giunta notizia che le Camere hanno definitivamente approvato la legge che vieta di fumare in alcuni luoghi pubblici, compresi le sale d'aspetto delle stazioni e i treni (tranne che negli appositi scompartimenti riservati).
Una legge abbastanza mite che prevede deroghe ed eccezioni. Resta ora da vedere se troverà applicazione o se cadrà nel dimenticatoio.

« A CIGARETTE did it », l'ha fatto una sigaretta. Bagliori di fiamme in un'atmosfera purpurea, case devastate, corpi carbonizzati e nel lago di fuoco e di cenere galleggia, sinistra e lugubre, una cicca, la responsabile dell'incendio. « A cigarette did it », l'ha fatto una sigaretta, un vecchio manifesto antinfortunistico, un rosso manifesto, oggi dimenticato, che tenne il campo per molti anni.

Ma, a parte i roghi, quanti altri guai non possono essere imputati alle sigarette? Ingannevoli seduttrici, perfide megere, attentate al cuore e ai polmoni e nascondete cento altre terribili insidie. Il professor Pier Gildo Bianchi sostiene che la nicotina può influire negativamente anche sulla funzionalità della sfera sessuale che fino a questo momento si riteneva esclusa. « Frigidità nella donna e impotenza nell'uomo; diminuzione dell'istinto erotico in tutti e due i sessi, incapacità di procreare, tanto da parte femminile che da parte maschile ». Un nuovo terrificante monito che però non varrà a farci cadere di mano la sigaretta, così come sono state inutili le macabre statistiche che collegano la nicotina all'ulcera duodenale, all'infarto e al cancro. Ci vuol altro, caro professor Bianchi, chi crede d'intimorire lei? A spaventare la gente non giovano nemmeno le campagne antifumo che imperversano un po' in tutta Europa, mobilitando copywriters, disegnatori, fotografi, cineasti. In Germania conduce la crociata Catharina Focke, ministro per la Gioventù, la Famiglia e la Sanità. In Francia, capeggia la lotta Simone Veil, anch'essa segretario di Stato per la sanità pubblica. I francesi che fumano sono venti milioni. Si spendono più soldi in sigarette che per prodotti alimentari di base, come il pane e la frutta. Andare avanti così, è impossibile, dice la Veil. Bisogna organizzare corsi di educazione sanitaria per insegnanti, infermieri, assistenti sociali, ecc. Occorre mettere un freno agli eccessi pubblicitari. Ricorrendo il cinquantenario della liberazione di Parigi, una marca di sigarette americane ha sfruttato le immagini fotografiche di Chaban-Delmas ed altri protagonisti della Resistenza, lanciando lo slogan: « Parigi fu riconquistata nel '45 con questo aroma ». Una commistione di sacro e profano che ha dato sui nervi alla signora ministro. La quale ignora, o ha dimenticato, la disinvoltura dei socialisti americani del primo Novecento che sulla rivista « The Masses » stampavano questo appello. « Fumate il sigaro Carlo Marx, cinque cents. Foglia e seme di Sumatra e filtro dell'Avana. Fabbricato dalla cooperativa socialista di Reading. Tutti i profitti saranno usati per la propaganda socialista ». Sul piano morale, non sappiamo quanto sia lecito incrementare un vizio per ragioni politiche. Doppiamente meritorio, invece, osservare l'astinenza; come facevano nel Risorgimento i patrioti italiani del Lombardo-Veneto che snobbavano il tabaccaio per non impinguare l'erario austriaco. « I giovani di tutto il regno si erano invitati fra loro a non fumare più tabacco, per togliere alla finanza austriaca una delle sue principali entrate », scrive il Cattaneo.

Ma torniamo ai nostri giorni. Anche in Italia si è svolta nei mesi scorsi, e ormai sta declinando, una campagna promossa dalla Confederazione generale della pubblicità, in collaborazione con la RAI-TV e con la stampa. Qualcuno ha creduto di cogliervi una contraddizione che sfiora il ridicolo. Sul teleschermo un filmino di due minuti e dieci secondi

di MARCELLO BUZZOLI

nonostante

mette in guardia contro i pericoli della sigaretta. Benissimo. L'attimo dopo però va in onda Tribuna politica o altra conferenza, intervista, dibattito, tavola rotonda, e si vedono gli intervenuti che fumano come pascià. Lo stesso vale per i giornali. Una vignetta antifumo, ma appena volti pagina, la foto di una maliarda che stringe fra le labbra la Marlboro. A che gioco giochiamo? No, non debbo farmi fotografare con la sigaretta, ha detto Donna Vittoria Leone in una recentissima intervista. Mi accuserebbero di far pubblicità al fumo (cfr. « La Stampa » del 5 ottobre scorso). Ma per una presidentessa scrupolosa, quante altre celebrità, più o meno effimere, hanno « venduto » la loro immagine avvolta in una nube azzurrina. Non c'è solo l'eterna sigaretta del vecchio Yanez di salgariana memoria; c'è la pipa di Lama, la sigaretta di Greta Garbo, di Coco Chanel e anche del Premio Nobel 1975 per la letteratura, Eugenio Montale.

Punto di forza delle recenti campagne antinicotina, in Italia e all'estero, è quello di separare i fumatori dagli astinenti, facendo leva sul diritto di questi ultimi a non respirare il fumo altrui, col suo carico di sostanze tossiche e nocive, come avviene nei cinema, nei teatri, negli uffici, nelle officine e perfino (a tanto è giunto l'odierno permissivismo) nelle aule scolastiche. « Qui lavora uno che brontola se qualcuno fuma » è stato in Germania lo slogan semiserio di Catharina Focke, riecheggiato da noi con maggiore aggressività: « Chi fuma avvelena anche te ». Imporre con una legge il divieto di fumare in pubblico e farlo osservare, è un obiettivo realistico, per lo meno quanto è utopistica la pretesa di convertire in astinenti i fumatori inveterati. Al contrario, non è da sottovalutare il rischio che un rigorismo male indirizzato possa sortire risultati opposti a quelli desiderati; per quel gusto di violare i tabù, di mordere il frutto proibito che è un retaggio dei figli d'Adamo. In Inghilterra dove sono state adottate varie misure di dissuasione, e su ogni pacchetto di sigarette è stampigliata la frase: « Ammonimento del Governo di Sua Maestà, il fumo può far male alla vostra salute », il consumo di tabacco è in aumento: dai 114 miliardi di sigarette vendute nel 1964 si è passati ai 137 miliardi dello scorso anno. Se ne può dedurre che nel Regno Unito, come nel resto del mondo, gli interventi dei ministri, gli ammonimenti dei medici, gli aggravi fiscali, le campagne pubblicitarie a poco giovano contro uno dei vizi più antichi e diffusi. Ma perché si fuma? A questa domanda si potrebbe rispondere con una battuta umoristica o con un saggio di duecento pagine. Tra l'uomo e il tabacco si stabilisce un rapporto impalpabile fatto di stimoli, di sicurezza, d'appagamento. La funzione della sigaretta è ambivalente: agisce da stimolo e al tempo stesso da calmante. Assorbita attraverso i polmoni, la nicotina arriva al cervello in sette secondi, più celermente che se fosse iniettata endovena. Questo rapidissimo assorbimento determina una maggiore « dipendenza » rispetto all'alcool o ad altre droghe e rende perciò arduo lo svezzamento. Se una rinuncia totale è quasi impossibile, si possono però osservare delle cautele, a cominciare dal filtro, purché quest'ultimo sia davvero efficiente. Altro fattore importante è la temperatura. La carta della sigaretta, in se stessa innocua, brucia a temperatura altissima, distilla il tabacco, lo « sfrutta » al massimo, per cui il fumo arriva alla gola e ai polmoni non solo molto caldo, ma anche molto più carico di sostanze nocive ed irritanti. Per limitare questi danni, c'è una piccola astuzia. Ve la confidiamo in un orecchio. Praticare con uno spillo quattro forellini sulla sigaretta, subito dopo il filtro. Il tiraggio non ne è disturbato, mentre s'ottengono due risultati: miscelare il fumo con l'aria ed abbassare la temperatura, coadiuvando così l'azione del filtro che trattiene parte delle sostanze nocive. Ma tant'è, parole al vento. Ci sembra già di vedere un sogghigno di compatimento sul viso dei fumatori, i quali si guarderanno bene dal seguire questi modesti consigli e dal tartassare a colpi di spillo l'odiata-amata sigaretta.

In un libro molto importante della nostra letteratura, « La coscienza di Zeno » di Italo Svevo, il protagonista cerca invano di liberarsi dall'abitudine di fumare. Incerto fra gli studi di legge e quelli di chimica, Zeno Cosini non conclude né gli uni, né gli altri; sposa, dopo molte esitazioni, una donna che pochissimo ama; abulico e insoddisfatto, trascina la sua esistenza nell'ombra, portando avanti senza convinzione un'attività commerciale legata all'alterno fluttuare della Borsa. Il suo fallimento di uomo è punteggiato da tanti altri fallimenti minori, cioè i tentativi, sempre inutili e sempre rinnovati, di mettere al bando le sigarette, di superare il vizio contratto nella giovinezza. L'incapacità di spezzare la schiavitù del tabacco assume qui un chiaro valore emblematico, sta a significare la malattia della volontà, l'inettitudine di Zeno che, tra le pieghe di una sofferta ironia, registra e annota tutte le sue vicende, cercando peraltro di nascondersi a se stesso dietro una fitta rete di autogiustificazioni e di alibi.

Dal romanzo, all'opera musicale. Nel "Segreto di Susanna" di Ermanno Wolf-Ferrari, la protagonista col suo contegno ambiguo e reticente suscita la gelosia del marito, il conte Gil. Però Susanna non nasconde un amante; e se cerca di allontanare da casa il marito, non è per una tresca adulterina, ma semplicemente per gustare il piacere di fumare una sigaretta.

Dunque se un matrimonio va a ramengo, se una famiglia si sfascia, se un amore naufraga, sapete a chi darne la colpa. « A cigarette did it », l'ha fatto una sigaretta. Così va il mondo, e che cosa possiamo farci?

LEGGENDE DEL FOLKLORE ITALIANO

Veneto

La tempesta

NON solo la storia di Zaneto — che vi abbiamo narrato la volta precedente — ma molte altre leggende venete sono intessute di gesta di santi; alcune, non solo di santi ma anche di diavoli, come quest'altra che ancora si racconta a Venezia.

Si era scatenata sulla laguna una tempesta che non vi dico: tuoni, fulmini, folate di vento dell'Est che spazzavano tutto e, al largo, sollevavano ondate gigantesche, mentre i canali si gonfiavano e l'acqua invadeva piazze, piazzette e calli; insomma un pandemonio che minacciava di far divorare tutta Venezia dal mare.

Un vecchio pescatore, atterrito, aveva trovato riparo sotto il ponte della Paglia, che scavalca il Rio di Palazzo Ducale tra il Molo e la Riva degli Schiavoni. Vedendo che la tempesta accresceva la sua furia di minuto in minuto e che il suo rifugio non era poi tale da garantirgli la salvezza, si raccomandò a san Marco.

Sentì allora qualcuno chiamarlo e, voltatosi, vide tre uomini dal volto austero che stavano montando tranquillamente sulla sua barca.

— Signori, che fate? Non è davvero il caso, oggi, di andare in giro sul mare o per i canali. Meglio per le calli, se proprio vi aggrada. Meglio ancora sarebbe, però, starsene tappati in casa. Non vedete che ira di Dio s'è scatenata?

— Non è ira di Dio, questa — disse il più autorevole dei tre. — Avanti, uomo, fa' come ti dico: sciogli gli ormeggi e andiamo al Lido.

— Al Lido? Scherziamo? Con questo mare? Sarebbe una pazzia avventurarci fin là. Datemi retta.

— Tu da' retta a noi. Andiamo al Lido e precisamente all'imbocco del porto. Presto, per Venezia! E ti prego di non obiettare altro.

Il pescatore, soggiogato dall'autorità con cui erano state pronunciate quelle parole, obbedì. La barca, nonostante il vento contrario, raggiunse in breve il porto del Lido, oltre il quale (il pescatore la vide con raccapriccio e indicibile spavento) era ormeggiata una grossa nave carica di diavoli che, soffiando a tutta forza sul mare, in direzione di Venezia, stavano causando quel po' po' di tempesta.

Ma ecco che i tre misteriosi uomini levarono le mani al cielo e la nave s'inabissò e la tempesta quasi all'istante si placò. Il vento cadde, il mare si spianò, i fulmini smisero di cadere, i nuvoloni si squarciarono e riapparve il sole.

— Ora Venezia è salva — disse l'autorevole personaggio — e tu puoi riportarci indietro.

Il pescatore s'inchinò fin quasi a toccare la tolda con la fronte, quindi manovrò rivolgendo la prua verso Venezia.

— A me, mi farai scendere a S. Nicolò di Lido — disse uno dei due passeggeri che non avevano ancora aperto bocca.

Il vecchio obbedì premurosamente dirigendosi al punto richiesto, che la barca toccò poco dopo. Sbarcato che quello fu, disse l'altro:

— A me, mi farai scendere a S. Giorgio Maggiore.

Il pescatore, con identica premura, diresse l'imbarcazione verso quell'isola, e là anche il secondo sbarcò.

— A me — disse il personaggio autorevole, — mi farai scendere al Molo di S. Marco.

E il brav'uomo accontentò pure lui. Sbarcati entrambi sul Molo, il passeggero disse:

— Ascoltami. Va' subito dal doge e riferiscigli tutto ciò che hai visto e udito.

— Dal doge? E lui mi riceverà?

— Ti riceverà.

— E di voi tre, che dirò? Che dirò dei salvatori di Venezia?

— Tu che ne pensi?

— Posso dirlo?

— Dillo.

— Io penso di aver portato oggi sulla mia barca san Nicolò, san Giorgio e te, san Marco. Dirò dunque così?

L'altro sorrise.

— Dirai così.

— Ma il doge mi crederà?

— Ti crederà se gli consegnerai questo.

E l'autorevole personaggio si tolse dal dito un anello e lo porse al pescatore, che lo prese con somma reverenza e s'inchinò fino a terra. Quando rialzò il capo, si accorse di essere rimasto solo. Si diresse allora senz'altro al palazzo del doge, da cui fu non solo ricevuto ma anche pienamente creduto. Vuole infatti la tradizione che l'anello risultasse proprio quello di san Marco, conservato con altri preziosi oggetti nel Tesoro della stupenda basilica.

Nella Galleria dell'Accademia, che è fra le mète d'obbligo per chi visita Venezia, in una delle sale riservate ai pittori veneti del '400 e del '500, si possono ammirare due celebri dipinti che illustrano questa leggenda. Sono entrambi di Paris Bordone (1500-1571), insigne coloritore, da taluni giudicato degno di essere posto accanto a Tiziano. Il primo — già attribuito al Giorgione e a Palma il Vecchio — raffigura sul mare tempestoso il vascello dei diavoli e la barchetta dei santi, l'altro rappresenta, in uno scenario d'impareggiabile fasto, la consegna dell'anello al doge.

Salvatore ASCENZI

CINEMA

L'avventura di Lenny

UN ARTISTA che contesta la società in cui vive ed opera costituisce da sempre un evento abbastanza normale. Più varie sono le reazioni che quest'artista deve subire. Mentre nell'antichità qualsiasi tipo di contestazione artistica veniva duramente repressa (censura rigorosa, persone costrette all'abiura o addirittura messe a morte), nella società contemporanea, quella capitalistica e consumistica, assistiamo ad un fenomeno del tutto diverso. La società non solo non reagisce contro coloro che la contestano artisticamente, ma anzi trasforma la loro opera prima in una moda e poi in una nuova fonte di guadagno. Abbiamo così visto in epoca abbastanza recente gli artisti pop (quelli che contestavano il consumismo trasformando gli oggetti più incredibili in « fatti » artistici) fare la fortuna di ricchi mercanti d'arte ed essere accettati in Musei e nelle collezioni più esclusive. Lo stesso fenomeno è sistematicamente accaduto anche per il cinema underground, il teatro off, la musica country ecc. ecc.

Eppure anni fa c'è stato, negli Stati Uniti, un contestatore « ante litteram », rifiutato dalla società ufficiale e perseguitato duramente fino alla disperazione e alla morte.

E' il tema di *Lenny*, il film di Bob Fosse (il fortunato regista di *Cabaret)*, che narra la vera storia di Lenny Bruce, un attore americano di varietà che con la sua comicità problematica e il suo anticonformismo fu uno dei principali precursori della grande rivolta hippy del 1968. Con il suo linguaggio provocatoriamente sboccato e i temi scottanti della sua comicità, Lenny Bruce intendeva (forse troppo ingenuamente) smascherare nel profondo l'ipocrisia su cui poggiano certe strutture morali e ideologiche della coscienza borghese. Ma il suo tentativo non ebbe vita facile e venne portato avanti a fatica, da un'aula di tribunale all'altra, tra arresti e fermi giudiziari continui.

La debole struttura fisica e psicologica di Bruce favorirono molto la sua sconfitta umana. Dedito alla droga, separato dalla moglie, profondamente infelice e angosciato, Lenny Bruce morì a soli quarant'anni per una dose eccessiva di eroina.

La sua è la fine di un uomo particolarmente ferito dalla vita ma è anche l'inizio di una nuova epoca nei rapporti tra gli artisti e la società contemporanea.

Le cose narrate da *Lenny* sembrano antichissime, in realtà sono accadute soltanto pochi anni fa. E questa è la cosa più singolare di un film peraltro abbastanza normale nel suo sviluppo narrativo.

La struttura del film di Fosse si divide in tre piani: le interviste alle persone che hanno vissuto accanto a Bruce (la madre, la moglie, l'agente teatrale); la sua vita vera e propria (dalla nascita in una povera famiglia ebrea di Long Island, alle sue prime esperienze di palcoscenico, fino alla sua morte in una squallida camera d'albergo); le sue esibizioni teatrali.

Questa articolazione dona al film un taglio narrativo assai efficace, dove al singolare ritmo di montaggio corrispondono quasi sempre sapienti annotazioni di costume (gli ambienti sordidi degli spettacoli di varietà di second'ordine, i party tra gli attori, il problema della droga ecc.).

Un particolare cenno merita soprattutto Dustin Hoffman (nell'edizione italiana doppiato dal bravo Gigi Proietti), che con la sua interpretazione moderna e nevrotica si conferma tra gli attori più interessanti dell'ultima generazione. Più di maniera, invece, l'interpretazione di Valerie Perrine (nel film, la moglie di Lenny) che pure è stata premiata al Festival di Cannes con la Palma d'oro.

Dustin Hoffman in una scena di « Lenny » di Bob Fosse.

I FILM DA VEDERE

- **Shampoo** di Hal Ashby
- **Il prigioniero della seconda strada** di Melvin Frank
- **Lenny** di Bob Fosse
- **Frankenstein junior** di Mel Brooks
- **Il giorno della locusta** di John Schlesinger
- **Yakuza** di Sidney Pollack

TELEVISIONE

Il pianeta Russia

PRESENTARE un'immagine della società sovietica, con i suoi problemi e le sue soluzioni politiche, i risultati positivi raggiunti e le carenze, tenendo sempre presente la complessa dimensione storica, nazionale e culturale del paese, e senza mai cadere nel facile gioco degli entusiasmi o delle prevenzioni di parte, è certamente un compito arduo, diremmo quasi impossibile.

L'ultimo tentativo è stato quello della trasmissione televisiva di Sergio Giordani e Alberto Ronchey — *Russia allo specchio* —, andata recentemente in onda sui nostri teleschermi.

La bellezza delle immagini e l'ampia articolazione del discorso narrativo — il programma era diviso in sette puntate: « Il peso della storia », « Mosca », « La finestra sull'Europa », « La grande madre Russia », « La fabbrica », « La terra » e « La Siberia » — ha permesso di avere un quadro d'insieme abbastanza attendibile dell'Unione Sovietica, della sua immensa estensione geografica, dei complessi problemi di compenetrazione di diversi popoli e culture, di ammirare la bellezza neoclassica di Leningrado, del Cremlino, o il fascino di città come Samarkanda o Buchara, oppure Togliattigrad, la moderna città dell'automobile, o Akademgorod, la città della scienza, dove ben 50.000 persone sono impiegate a tempo pieno nella ricerca scientifica.

Purtroppo la trasmissione televisiva per voler dire e mostrare troppo ha spesso scelto la superficialità dell'informazione in luogo dell'approfondimento.

Ad esempio è stato solo sfiorato — nella puntata « La terra » — uno dei temi centrali della vita sovietica: la contraddizione, non si sa in quale misura attualmente superata, tra il carattere essenzialmente industriale e proletario della rivoluzione d'Ottobre e la natura fondamentalmente contadina del paese.

Altro aspetto del programma che lascia abbastanza perplessi è l'insistenza con cui si sono paragonati certi aspetti (soprattutto nuovi) della vita sovietica con analoghi aspetti della vita occidentale. Senza approfondire le ragioni profondamente diverse di quelle manifestazioni, si corre il rischio di fare delle forzature.

Ma a parte queste considerazioni il programma di Giordani e Ronchey è apparso di ottimo livello e ha incontrato (a sentire almeno i primi dati del servizio-opinioni) il favore dei telespettatori.

SEGNALAZIONI TV

Rosanna Schiaffino debutterà in TV nello sceneggiato in tre puntate « Don Giovanni in Sicilia », tratto dal romanzo di Vitaliano Brancati, che il regista Silverio Blasi sta realizzando in questi giorni negli studi di Napoli. L'attrice genovese interpreterà il ruolo di Ninetta, mentre Domenico Modugno sarà Giovanni Percolli, il protagonista del romanzo. Accanto a loro figurano, tra gli interpreti principali, Vittorio Sanipoli, Gianni Agus, Vittorio Congia, Leopoldo Trieste e Carla Bizzarri.

* * *

Gorgio Gaslini, il celebre musicista italiano, sta registrando in questi giorni « Musica totale », un programma televisivo di cui è autore e presentatore. Le riprese vengono effettuate a Torino, Roma e Gorro, un piccolo paese dell'Emilia dove Gaslini abita e dove ha dato vita a un « Laboratorio Musicale » che raduna i migliori giovani del jazz italiano. Il programma si articolerà in quattro puntate: « La libertà », « Le ragioni femminili », « Messaggi di esistenza », « Il mondo del lavoro ». Ospiti fissi della trasmissione saranno: Milva (che eseguirà una serie di ballate sul tema specifico di ogni puntata), il Quartetto Gaslini e i giovani musicisti del Laboratorio di Gorro.

LIBRI

Il "caso" Nievo

LA NOTTE del 4 marzo 1861 una vecchia nave a vapore della Compagnia Calabro-sicula — l'**Ercole** — cola a picco in prossimità del golfo di Napoli. Nessun superstite, nessun rottame, nessuna traccia di quel naufragio. Quali furono le vere cause del disastro? Dolo o semplice disgrazia? Un velo di mistero venne calato sull'episodio.

In realtà quel naufragio potrebbe rappresentare il primo « giallo politico » della storia d'Italia. Tra i passeggeri dell'*Ercole* c'era, infatti, anche lo scrittore Ippolito Nievo, vice-intendente di finanza dell'esercito garibaldino, in viaggio verso Genova con alcune casse di documenti relativi all'amministrazione della spedizione dei Mille. Quei documenti dovevano costituire la prova più importante del rendiconto richiesto a Garibaldi dalle autorità piemontesi che avevano aperto una inchiesta parlamentare sul modo con cui era stata tenuta l'amministrazione della spedizione garibaldina.

Il mancato arrivo dei documenti diede ancora più spazio alle manovre della destra parlamentare e lasciò che ombre e dubbi screditassero in parte la più bella e fortunata avventura del nostro Risorgimento. A parte ogni altra considerazione resta il fatto che le autorità del tempo non fecero molto per chiarire la meccanica del naufragio dell'*Ercole* e non diedero alcun peso a certe circostanze singolari: caso quasi unico nella storia dei naufragi che una nave di 450 tonnellate, carica di merce e con 80 uomini a bordo, sparisca nel mare senza che il corpo di un annegato o un qualsiasi relitto vada alla deriva.

Comunque, a distanza di più di cent'anni, Stanislao Nievo, pronipote del grande scrittore autore, a soli 25 anni, di *Le confessioni di un ottuagenario*, ritorna su quei fatti e ripercorre con impegno personale e rigore di ricerca tutto l'itinerario di quella vicenda.

Il risultato è un libro certamente singolare ed inquietante: *Il prato in fondo al mare* (Mondadori Editore, pp. 219, L. 3.500).

Lunghissime ricerche negli archivi (con alcune carte misteriosamente mancanti), immersioni con sommergibili sul fondo del mare, ricerche con il sonar, interventi di sommozzatori o parapsicologi illustri come Gerard Croiset, ecc., tutto viene adoperato da Nievo per fare luce sul mistero che lo appassiona.

I risultati sono sorprendenti, anche perché ben presto ci si rende conto che l'ossessionata ricerca dell'autore è in realtà un viaggio labirintico dentro se stesso, un itinerario « magico » che supera l'aspetto « giallo » della vicenda per diventare una testimonianza sull'identità dell'uomo e sul suo destino nel mondo. *Il prato in fondo al mare* ha ottenuto il Premio Campiello 1975.

SEGNALAZIONE - LIBRI

« Treni e Ferrovie: ieri, oggi, domani » di Ivo Angelini - Casa Editrice Adriano Salani, Firenze - pp. 227, L. 2.000.
Presentato dal Direttore Generale delle F.S., un manuale di grande interesse per tutti coloro che amano l'argomento ferroviario, corredato da 100 schemi grafici e numerose fotografie in bianco nero.

« Garibaldi » di Jasper Ridley - Mondadori Editore - pp. 856, L. 8.500.
La verità storica di un mito nazionale. Scritta da un famoso storico inglese, finalmente una biografia completa di Garibaldi, libera dalle oleografie ufficiali o dalle trattazioni di maniera.

« Italia » di Enzo Biagi - Rizzoli Editore - L. 5.500.
L'ultima opera del famoso giornalista. Dopo i precedenti libri sulla Russia e l'America, continua la geografia letteraria di Biagi.

« L'isola del Tonal » di Carlos Castaneda - Rizzoli Editore - L. 4.000.
Un uomo del XX secolo di fronte al mistero del potere magico. Continua l'appassionante viaggio intellettuale di Castaneda verso una conoscenza alternativa.

« Superare le sfide » di Mario Zagari - Rizzoli Editore - L. 5.500.
Nell'opera del noto uomo politico italiano, la risposta del nostro paese e dell'Europa alle sfide mondiali.

« Cento anni d'Europa 1870-1970 » di James Joll - Laterza Editore, Bari - pp. 680, L. 10.000.
Un'opera fondamentale per comprendere meglio i problemi del nostro tempo.

« Ulisse » di James Joyce - Mondadori Editore - Oscar - L. 1.800.
In un'edizione economica ritorna in libreria la celebre opera di Joyce.

« Dal centro-sinistra all'autunno caldo » a cura di M. e P. Pallante - Zanichelli Editore, L. 1.800.

GRATIS
a casa vostra
UN' OPERA REALIZZATA NEL 1975

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 1975

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 160.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire
100.000

(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e riceverete 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 (cm 27,5x20), carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

Tagliando da inviare in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Jaes, 66 - 00162 Roma - Tel. 83.93.448.
Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO.
La potrò consultare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come dipendente delle Ferrovie Stato potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:
☐ salvo l'abbuono di L. 60.000 a me riservato e pagherò così l'importo ridotto di L. 100.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;
☐ salvo l'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 90.000 che verserò, senza anticipo, in 6 rate;
☐ salvo l'abbuono di L. 80.000 e verserò in un'unica soluzione le rimanenti 80.000.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma _____
Cognome _____ Nome _____
Tessera n. _____ Città _____ Cap. _____ N. _____
Via _____

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Salutime Zena

NUOVO long playing per Gino Paoli: un disco molto importante per lui e per chi crede nella riscoperta della musica popolare; musica popolare intesa, però, come messaggio partito dalla massa e filtrato dalla sensibilità e dalla passione che Paoli ha in questo per Genova. « Ciao, salutime un po' Zena » è un opera a se nella produzione discografica del cantautore ligure: un atto d'amore a una città che è dentro l'anima, una città che non sa dimenticare perché è fatta di « gente chiusa e sincera, semplice e scorbutica che mi assomiglia ». Questo disco è un po' il ritratto di Genova e di Paoli. Composto di tredici brani, più o meno conosciuti, fra cui fa spicco « Ma se ghe penso » che, come scrive Aidano Schmuckher nella presentazione, anche se fa perno su facili sentimentalismi, in questa nuova versione Paoli gli ridà smalto e un fascino inusuale. « Ciao, salutime un po' Zena » bisogna ascoltarlo per rendersi conto del mondo poetico che Paoli ha saputo trasportare nel disco; un rapporto di odio-amore per una città che sta perdendo lentamente l'atmosfera che la caratterizzava. In tutto questo hanno gran merito i collaboratori: Pinuccio Pirazzoli (per gli arrangiamenti), Gigi Cacace e Armando Celso (per la realizzazione) e Alberto Martinelli (per la produzione). Il disco è stato inciso e distribuito dalla Durium.

In breve qualche annotazione su qualche altro disco uscito recentemente. « Io voglio vivere » e « Sempre tu sempre di più » sono i titoli che compongono il primo 45 giri di Alice Visconti. Molto interessante e d'effetto il primo lato, « Io voglio vivere », scritto da Renato Brioschi (ex cantante dei Profeti). Gli arrangiamenti sono stati curati da Danilo Vaona. Disco CBS.

Nuovo 45 giri per Gilbert O'Sullivan per la sua etichetta discografica, la MAM distribuita dalla Decca: lo compongono « I don't love you but I think I like you » e « That's a fact » scritti dallo stesso O'Sullivan. Diversi dal suo solito cliché. Simpaticissimi.

45 GIRI

1) L'alba - Riccardo Cocciante (RCA Italiana)
2) Sabato pomeriggio - Claudio Baglioni (RCA Italiana)
3) L'importante è finire - Mina (PDU)
4) Feelings - Morris Albert (Produttori Associati)
5) Reach out, I'll be there - Gloria Gaynor (MGM)
6) 64 anni - I Cugini di Campagna (Pull)
7) Candy baby - Beano (Deram)
8) Doggy doggy - Bulldog (Spark)
9) Profondo rosso - Goblin (Cinevox)
10) Sei bellissima - Loredana Bertè (CGD)

33 GIRI E NASTRI

1) L'alba - Riccardo Cocciante (RCA Italiana)
2) Tommy - Esecutori vari (Polydor)
3) ... Del mio meglio n. 3 - Mina (PDU)
4) Rimmel - Francesco De Gregori (RCA Italiana)
5) Profondo rosso - Goblin (Cinevox)
6) Never can say goodbye - Gloria Gaynor (MGM)
7) 20ª raccolta - Fausto Papetti Sax (Durium)
8) Sabato pomeriggio - Claudio Baglioni (RCA Italiana)
9) Incontro - Patty Pravo (RCA Italiana)
10) Se davvero mi vuoi bene... tornerò - I Santo California (Yep)

SONO USCITI SUL MERCATO
45 GIRI

Volare verso il cielo lassù / You know we've learned - Bloodstone (Decca)
Ed è subito sera / La farfalla - Stelvio Cipriani (Picci)
Un angelo in più / Il tempo delle speranze - Angelo Basile (Cetra)
Doggy doggy / Spanish cat - The Yorkshire (Geb)
Disco Shirley / I guess things have to change - Shirley & Company (Philips)
Irraggiungibile / Dimmi come fai - Mersia (Polydor)
Genova per noi / Vicoli - Bruno Lauzi (Numero uno)
Opplà / Enamorada - Manuel De La Vega (Uni Funk)
Heavy fallin' out / The miracle - The Stylistics (Avco)
Tornerò / Acquario - Nini Rosso (Sprint)

33 GIRI E NASTRI

Images - David Bowie (Deram)
Metamorphosis - The Rolling Stones (Decca)
Legend of rock - Duane Eddy (London)
Telly - Telly Savalas (MCA)
Mi basta così - Adriano Pappalardo (RCA Italiana)
The guitar sound of Augusto Righetti n. 2 - Augusto Righetti (Durium)
Riccioli neri - Gruppo Ivan Novaga « La Vera Romagna Folk » (PDU)

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

a cura di
G.B. Pellegrini

Inizio l'appuntamento mensile con l'informare tutti che il Ministero del Tesoro con circolare in data 18-8-75 ha dato le opportune istruzioni alle D.P. del Tesoro ed ai relativi Centri meccanografici per la corresponsione delle nuove misure dell'indennità integrativa speciale e delle quote di aggiunta di famiglia.

Le organizzazioni sindacali hanno ricordato al Ministro per la Pubblica Amministrazione l'impegno assunto nei giugno decorso per la ripresa e la conclusione delle trattative per l'aggancio delle pensioni alla dinamica degli stipendi e l'estensione dell'assegno perequativo a tutti i pensionati. Auguriamoci che anche questa vertenza venga definita in tempi brevi.

Prima di dare inizio alla corrispondenza, mi preme fare una precisazione. In questi ultimi mesi le richieste di informazioni hanno subito un aumento sensibile, mentre lo spazio a disposizione della nostra rubrica è sempre quello solito di una pagina. Poiché, d'altronde, non è possibile pretendere una maggiore disponibilità, dato che, ovviamente, il nostro periodico deve assolvere a tante altre finalità ed incombenze, è necessario da parte degli interessati un po' di pazienza. In ogni modo, ai richiedenti notizie su argomenti già ampiamente trattati nei precedenti recenti numeri nessuna risposta potrà essere data, allo scopo proprio di utilizzare più proficuamente la nostra pagina. Ed eccoci alle risposte di questo numero.

In merito a quanto espone il sig. **Enrico Licciardi** di Avellino si precisa che, in effetti, la riliquidazione della sua pensione a decorrere dal 1°-9-1971 va determinata sulla base del 15° aumento periodico dello stipendio relativo alla sua qualifica in luogo del 13° già considerato ed in tal senso l'Ufficio competente sta procedendo alla modifica della perequazione; circa il mancato riscatto del periodo non di ruolo (9-4-1943 - 21-8-1945), durante il quale venne allontanato dal servizio in seguito a sfavorevoli informazioni fornite nei suoi riguardi dalla disciolta milizia ferroviaria, provvedimento avverso il quale egli afferma di aver proposto ricorso in sede giurisdizionale, non rimane che attendere la decisione della Corte dei conti.

La pensione del sig. **Marino Rossi** di Cremona è in corso di modifica per la valutazione del servizio pre-ruolo, di cui era stato chiesto il riscatto in costanza d'impiego: per effetto di tale modifica la durata del servizio utile passa da 34 a 37 anni e l'ammontare annuo aumenta di lorde L. 146.100 dal 3-2-1972; su tale importo compete altresì l'aumento percentuale lordo del 6,50% previsto dall'art. 5 della legge n. 22 del 1974 a partire dal 1°-3-'74.

Il sig. **Italo Gambazza** di Milano, riferendosi al nuovo concetto di servizio effettivo esteso a quello militare dall'art. 40 del nuovo t.u. sulle pensioni, chiede se, ai fini dell'attribuzione degli aumenti periodici di stipendio, il servizio militare di leva possa aggiungersi a quello ferroviario: è chiaro che la risposta non può che essere negativa; l'efficacia del citato art. 40 va limitata al settore pensionistico e non può invadare altri campi, come quello del servizio utile ai fini della progressione economica.

Rassicuro il sig. **Guido Coliva** di Domodossola che, poiché la sua pensione risulta calcolata in base a 45 ed a 43 anni di servizio utile, rispettivamente, per la pensione e per le competenze accessorie, nessun beneficio può derivargli dall'entrata in vigore del nuovo t.u. sulle pensioni approvato con d.P.R. n. 1092 del 1973.

Al sig. **Amedeo Basso** di Roma, la cui pensione è stata determinata in base all'attuale percentuale massima (80%) in relazione alla durata di 45 anni di servizio utile, il servizio d'avventiziato reso prima del 18° anno di età non potrebbe recare alcun beneficio e, pertanto, è bene che si astenga dal produrre una tale istanza.

Al sig. **Giovanni Vivoli** di Palermo, a riposo dal 1°-4-1973, non posso che confermare la diversa decorrenza fissata per l'assegno perequativo tra il personale civile dello Stato (1°-1-1973) e quello ferroviario (1° luglio 1973).

Per il dr. **Vinicio Franco** di Milano, in quiescenza dal 2-11-1966, la risposta è affermativa per quanto concerne il diritto all'aumento previsto dall'art. 5 della legge n. 22 del 1974, mentre confermo che nessuna norma consente la trasformazione di una promozione « ad honorem » in effettiva.

Informo il sig. **Manlio Vierucci** di Firenze di avere interessato l'OPAFS a provvedere al riscatto del servizio pre-ruolo ai fini della buonuscita in ottemperanza alla domanda presentata nel 1966: a tal fine ho fatto avere all'Ufficio competente il fascicolo mod. P.403 contenente la domanda e la documentazione comprovante i servizi civili e militari riscattabili; colgo l'occasione per informarlo ancora che la di lui pensione si trova in corso di modifica per l'attribuzione dei benefici combattentistici e la capitalizzazione del compenso combattenti (l'ammontare annuo passa a lorde L. 2.313.600 dal 3-2-1972 ed a L. 2.308.300 dal 1° giugno 1974).

Tranquillizzo il sig. **Luigi Minerali** di Bologna. Nei suoi riguardi è stato verificato se la modifica apportata alle tabelle degli stipendi di alcune qualifiche ferroviarie dall'art. 9 della legge n. 27 del 1974 potesse condurre ad un beneficio economico: l'applicazione della norma ha lasciato invariato lo stipendio terminale pensionabile già attribuito in base all'art. 2 - 1° comma - della legge n. 336 del 1970.

Circa il ricorso giurisdizionale prodotto dal sig. **Pietro Manzon** di Pordenone, poiché il competente Ufficio ha assicurato che è in corso la trasmissione degli atti all'Avvocatura generale dello Stato, è opportuno che l'interessato fra qualche mese, con istanza su carta semplice, solleciti la segreteria della 3ª Sezione giurisdizionale della Corte dei conti a disporre la fissazione dell'udienza.

Il trattamento di quiescenza del sig. **Salvatore Razzino** di Pozzuoli ha iniziato l'« iter » meccanografico di modifica per l'applicazione nei suoi confronti dei benefici combattentistici; fra l'altro gli anni utili salgono da 35 a 42 anni con il conseguente raggiungimento della attuale percentuale massima di pensionamento (80%).

Il caso segnalato dal sig. **Eugenio Bovone** di Novi Ligure non rientra fra quelli per i quali andava presentata istanza ai sensi dell'art. 4 della legge n. 22 del 1974, in quanto il servizio da lui reso in qualifiche del personale di macchina è stato già conteggiato per intero (dal 1° aprile 1939 al 2 settembre 1961). Si potrebbe quasi dire che per il precedente servizio di ruolo, prestato in altre qualifiche, gli viene corrisposto l'aumento percentuale lordo del 6,50% sull'intera pensione base. E' evidente che la questione nel suo complesso dovrà essere riordinata in occasione di una prossima riliquidazione delle pensioni.

Al sig .**Oreste Di Giacomo** di Benevento posso soltanto dire che entro breve tempo l'Ufficio competente inizierà il ciclo lavorativo per l'applicazione nelle liquidazioni delle pensioni decorrenti dal 2-3-1974 in poi, nelle quali non sia stato già compreso, del beneficio di cui all'art. 3 della legge n. 22 del 1974. Rimanendo in tema di legge n. 22, desidero confermare agli amici **Salvatore Russo** di Verona ed **Angelo Ferraro** di Modica che la loro particolare posizione (sistemazione a ruolo in qualifiche del personale di macchina con decorrenza economica posteriore a quella giuridica) rientra nell'ipotesi prevista dall'art. 4 della legge predetta e, pertanto, bene hanno fatto ad avanzare la richiesta istanza entro il termine perentorio di un anno (28-2-1975) fissato dalla norma medesima. Le domande del genere pervenute all'Ufficio competente sono alcune migliaia ed anche per esse prossimamente verrà dato inizio alla relativa fase lavorativa.

Al sig. **Felice Campa** di Bologna ed al cav. **Ottorino Cinti** di Senigallia, i quali chiedono chiarimenti sulla capitalizzazione del compenso combattenti, rinvio a ciò che ho ampiamente scritto sull'argomento nel numero precedente.

Per il sig. **Furio Tavanti-Chiarenti** di Città della Pieve, come per tutti gli altri che si dovessero trovare nelle stesse condizioni, ripeto che sulla riscattabilità delle campagne di guerra e degli altri aumenti per servizi speciali fino alla consegna di questo scritto in redazione nessuna decisione è stata presa dal Consiglio di amministrazione dell'OPAFS; né è dato prevedere quando ciò potrà avvenire e la decorrenza che sarà stabilita come data iniziale di ammissibilità al beneficio. E' chiaro, però, che più ritarda l'auspicata decisione e più ci si allontana dalla probabile decorrenza del beneficio stesso.

Il motivo per cui il sig. **Angelo Romano** di Mede è stato escluso dal beneficio previsto dall'art. 29 della legge n. 40 del 1967 va ricercato nella circostanza dal medesimo evidenziata e, cioè, per il fatto che egli proveniva dal personale sussidiario e, come tale, sistemato a ruolo il 1°-12-1938. In proposito ho già avuto modo di dire che l'art. 29 predetto è applicabile al personale in servizio e nella posizione giuridica alla data del 15-3-1967 che vantino un periodo non di ruolo reso nella posizione di avventizio straordinario o di contrattista; il personale già sussidiario, invece, ha ottenuto la valutazione del servizio preruolo ai fini della progressione economica nella qualifica di inquadramento nei ruoli organici, a termini dell'art. 3 della legge n. 304 del 1963.

La pensione del sig. **Nicolò Modica** di Vallelunga è stata modificata con provvedimento dell'11-3-1975 per la inclusione nella base pensionabile dell'assegno perequativo, stante che il suo collocamento a riposo decorre dal 1°-7-1974; circa l'applicazione dell'art. 3 della legge n. 22, per la qualcosa egli afferma di aver presentato tempestiva domanda, dovrà attendere un altro po' di tempo come dianzi ho avuto modo di dire al sig. Di Giacomo.

Da ultimo, informo il sig. **Casalino Casalini** di Milano che con provvedimento n. 7146 del 27-5-1975 è stata approvata la riliquidazione della sua pensione ai sensi del d.P.R. n. 1081 del 1970; parimenti, la pensione del sig. **Gino Marchesino** di Orvieto, cessato dal servizio il 20-12-73, è stata riliquidata per effetto dell'indennità pensionabile (decreto n. 3419 del 2.4.75); quella del sig. **Antonio Sisto** di Montalbano di Fasano è stata modificata per la concessione dei benefici combattentistici di cui agli artt. 1 e 2 della legge n. 336 (decreto n. 13705 dell'11-12-74) e quella relativa al sig. **Ernesto Bergamini** di Firenze è stata riliquidata in seguito al conferimento della promozione a Segr. sup. di 1ª cl. (decreto n. 9014 del 16 giugno 1975); inoltre, nei confronti del Sisto e del Bergamini, che beneficiavano del compenso combattenti, è stata pure data attuazione alla variazione di pensione al 1° giugno 1974 per la capitalizzazione del detto compenso e concludo aggiungendo che i ruoli di variazione di questi ultimi quattro provvedimenti si trovano già presso le rispettive competenti D.P. del tesoro.

Le vostre ricette

CARE AMICHE,

La prima fotografia che vedete qui sotto riprodotta non è certo di una appartenente al nostro gentil sesso: si tratta infatti di un cuoco... Un vero cuoco (senza offesa per voi, s'intende). Ammirando la nostra rubrica, ci ha inviato una sua ricetta dal titolo « Risotto all'isolana ». E' senza dubbio una ricetta meravigliosa ma tanto lunga che ci ruberebbe tutto lo spazio a nostra disposizione. Quindi, con rammarico, dobbiamo contentarci della sola foto dell'autore, l'amico Piero Secchiati (di S. Lucia di Verona), che ringraziamo procedendo senz'altro a trascrivere la ricetta (femminile) di questo mese. E' della gentile Bruna Pozza di Bassano del Grappa. Ciao.

MARINA

ASPARAGI ALLA MONTE GRAPPA

Per sei persone: 1 kg. di asparagi freschi, possibilmente bianchi (in mancanza possono andare anche quelli in scatola), fettine di prosciutto cotto e sottilette di formaggio Emmenthal, tante quanti sono gli asparagi, infine besciamella (1 litro di latte, un etto di burro, un etto di farina bianca e sale q.b.).

Pulire gli asparagi e legarli fra loro. Con le punte rivolte verso l'alto, lessarli in pentola coperta, con poca acqua. Nel frattempo preparare la besciamella nei modi d'uso. Quando manca poco alla cottura degli asparagi, toglierli dalla pentola e riporli in un canovaccio asciutto. Quindi prendere ogni asparago, avvolgerlo in una fettina di prosciutto e ancora in una di formaggio. Stenderli in una pirofila unta di burro e coprire il tutto con la besciamella. Mettere al forno e lasciare imbiondire. Servire ben caldo.

Bruna POZZA

PER VOI RAGAZZI

La rosa di Gerico

NEL DESERTO del Sahara, come sapete, piove raramente. Ma subito dopo le poche precipitazioni atmosferiche si sviluppano e riescono a vivere alcune pianticelle. Tra quelle è la cosiddetta rosa di Gerico.
I primi a farla conoscere in Europa furono i Crociati, che le diedero questo nome ispirandosi a un passo della Bibbia. Si tratta di una pianta con vari rami coricati a raggiera sul terreno, che, accanto alle foglioline, producono piccoli fiori bianchi. Quando il sole cocente del deserto cancella dalla sabbia ogni traccia di umidità, i rami della rosa di Gerico si piegano su se stessi, appallottolandosi per proteggere i piccoli frutti che contengono i semi in via di maturazione. Ridotta a una pallottola grossa quanto un pugno, la pianta rimane così, rinsecchita, per tutto il periodo di siccità. A volte il vento la sradica e la fa rotolare lontano. Quando ritorna la pioggia, i rami si ridistendono e liberano i semi che fioriranno.

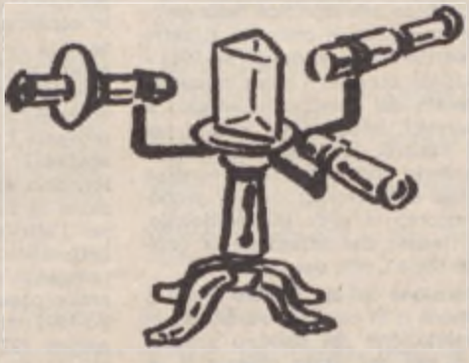
Perle scolastiche

Sempre con il prezioso aiuto della nostra amica maestra, abbiamo racimolato un'altra manciatella di perle davvero esilaranti. Sentite che roba!

- *Dopo una lieve discussione Romolo prese Remolo e lo ammazzò.*
- *La prima Crociata partì disarmata e quando arrivarono in Palestina si meravigliarono perché gli Arabi erano tutti armati e le crociate no.*
- *Il Comune è una cosa semplice e anche facile. Se uno vuole portarsi l'acqua in casa con un tubo fa la domanda. Se la domanda viene accettata dicono che può mettere l'acqua nel tubo e attraversare la strada.*
- *Don Bosco era molto umile e povero. Accanto al letto dove morì si teneva una cassa da morto usata.*
- *Un suo amico disse a Dante: « Ti hanno scacciato da Firenze, ma se ti vogliono dopo morto tu non vuoi, vero? E lo dici a chi ti sotterra ».*
- *Io sono andato a Padova a vedere la lingua di Sant'Antonio e i denti d'oro. Per me era una cosa allegra perché non l'avevo mai vista.*
- *Marconi fece questo pensiero: « Se io costruisco una macchina e poi un'altra, una trasmette e una riceve ». E così inventò il telegramma senza fili.*

(da « Meridiana »)

Che apparecchio è mai questo?



T.P. TOSSIRE POCO

Anagrammando questo strano testo ne saprete il nome.

Si tratta di uno **spettroscopio**.

ASPIZ

La sveglia musical-saporosa

di JOC e KAS

Qui comincia l'avventura
Di Ninetto e Zio Frescura

Ferroviere pensionato
E inventore appassionato.

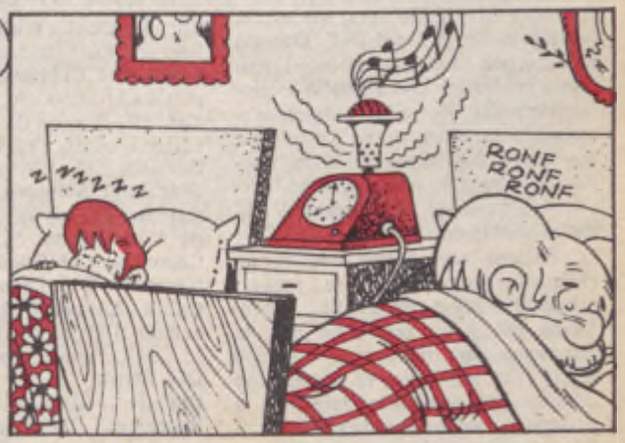
Son lontane le giornate
Del bel tempo dell'estate

Cielo scuro e brontolone
Ogni tanto un acquazzone

Scuola, studio, malumore
Primi ecci del raffreddore

Ed in più di tutto questo
Devi sempre alzarti presto.

Per Ninetto, poverino
Questa sveglia del mattino



E' un'autentica sciagura,
Come togliergli aria pura.

E così lo zio inventore
Per ridare il buon umore

Al carissimo Ninetto
Mette a punto un suo progetto

Di sapori misti a suoni
Per i bimbi dormiglioni.

Ecco qua che l'invenzione
Stamattina entra in funzione:

Si comincia: tarantella
Con sapore di frittella;

Segue poi la serenata
Con sapore di crostata

Quindi poscia carillon
Con sapore di bombon

Ed infine un galopè
Con il gusto dei bignè.

Or gli amici di Ninetto
Voglion tutti accanto al letto

La nuovissima invenzione
Che consola il dormiglione

Che gli fa dolce il riposo
E il risveglio saporoso

Festa grande a Bassamura
Dedicata a zio Frescura

Benemerito inventore
Della musica sapore

Che i ragazzi ormai ridesta
Come fosse sempre festa.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

La XIII rassegna nazionale di arti figurative per ragazzi 1975

SI E' CONCLUSA a Roma, con la simpatica cerimonia della premiazione dei vincitori e con l'esposizione delle opere nei locali della Stazione Termini, la XIII Rassegna Nazionale di Arti Figurative per Ragazzi 1975. Prima di entrare nel merito di questa manifestazione, tra le più impegnative dell'annata dopolavoristica, vediamo in breve la meccanica.

Tra maggio e luglio sono state mobilitate le Sezioni del DLF. Ognuna ha radunato i figli dei ferrovieri, nell'arco scolastico che va dalla 1ª elementare alla 3ª media, perché eseguissero un disegno su un tema a scelta tra due assegnati. Ogni coppia di temi era stata indicata, dall'Ufficio Centrale, nell'ambito di dodici a suo tempo stabiliti.

Le Sezioni che hanno aderito all'iniziativa sono state 108 e i ragazzi cimentatisi nella prova 1.583, a conferma del largo consenso che la Rassegna riscuote presso i piccoli artisti. Su tale base di lavori si è operata poi una forte selezione a carattere compartimentale, cosicché il numero complessivo è stato ridotto a 338 elaborati suddivisi tra 15 Compartimenti. A questo punto è scattata la fase finale, curata dalla Sezione DLF di Roma. Nei locali dell'Ufficio Centrale DLF si è riunita la Commissione giudicatrice, così composta: prof. Enrico Accatino del Centro Didattico Nazionale per l'Istruzione Artistica; prof. Carlo Piantoni del Centro Didattico Nazionale per la Scuola Elementare; ins. Carlo Mungo del Centro « Scuola Viva » di Roma; prof. Mario Sarrocco, insegnante di disegno e pittore; sig. Vittorio Ciofani dell'Ufficio Centrale DLF. Tale Commissione ha esaminato le 338 opere, tenendo conto soprattutto dell'originalità del senso creativo, ed ha assegnato i premi in palio ai seguenti alunni:

Cat. A - Classe I elementare: Leonzio Colesso, DLF Cervignano; Michele Margarit, DLF Cervignano; Anna Perini, DLF Venezia.

Cat. B - Classe II elementare: Silvia Bertino, DLF Trieste; Rossella Palumbo, DLF Cervignano; Chiara Trappolin, DLF Vicenza.

Cat. C - Classe III elementare: Roberto Bracali, DLF Siena; Romana Gerbino, DLF Torino; Maria Angela Ghisi, DLF Mantova.

Cat. D - Classe IV elementare: Mario Artioli Tavani, DLF Firenze; Fabio Caponera, DLF Roma; Giuseppe Cotumaccio, DLF Pescara.

Cat. E - Classe V elementare: Elvira Fortino, DLF Lecco; Lorenzo Frumento, DLF Pavia; Andrea Gambetta, DLF Parma.

Cat. F - Classe I media: Grazia Boccafogli, DLF Bologna; Laura Diana, DLF Brescia; Fabiola Mariotti, DLF Foligno.

Cat. G - Classe II media: Daria Ghisi, DLF Mantova; Roberto Pallotta, DLF Foligno; Rinaldo Pili, DLF Cagliari.

Cat. H. - Classe III media: Mario Battista, DLF Sapri; Daniela Panella, DLF Fidenza; Loris Vit, DLF Cervignano.

Sono stati inoltre segnalati altri lavori di ogni categoria per un totale di 63.

Sabato 20 e domenica 21 settembre sono confluiti a Roma i vincitori accompagnati dai genitori. La cerimonia era prevista nei locali del cinema Universal, ma com'è noto il locale è stato letteralmente distrutto da un incendio. Si è perciò ripiegati sul Teatro delle Muse dove, sabato pomeriggio, i premi sono stati consegnati alla presenza di numerose Autorità cittadine e ferroviarie. Tra gli interventi vanno segnalati quelli del Presidente del DLF romano dr. Cavani e del sig. Ciofani, i quali hanno spiegato come l'incendio dell'Universal abbia impedito una migliore realizzazione della cerimonia e si sono poi soffermati sulla natura e sull'importanza della manifestazione. Da ricordare anche la simpatica presenza del sig. Gradini, Presidente del DLF di Cervignano, il quale ha consegnato alcuni doni a nome della propria Sezione.

L'intera giornata della domenica si è svolta all'insegna del puro divertimento, sotto l'attenta regìa del delegato al turismo sig. Morra. Ragazzi e genitori sono stati portati, in pullman, a fare un giro turistico per la città. Mescolati con le migliaia di turisti che affollano la capitale in occasione dell'Anno Santo, hanno così visitato i punti più famosi di Roma: le quattro Basiliche, il Colosseo, il Foro Romano e così via. Dopo il pranzo in un tipico ristorante nei pressi delle Terme di Caracalla e le ultime tappe turistiche, ha avuto luogo la visita che ha suscitato il più vivo entusiasmo: quella al Luna Park dell'Eur. Ed è curioso notare come i genitori si siano scatenati più dei figli, tanto è vero che all'appello per il ritorno in albergo i ragazzi erano presenti al completo mentre alcuni padri costringevano gli accompagnatori ad affannose ricerche specialmente sulle piste delle montagne russe, dell'autoscontro e dei go-kart.

Il pieno successo del soggiorno romano ha dimostrato ancora una volta che il DLF può offrire ai propri iscritti indimenticabili occasioni dove l'avvenimento culturale si fonde con lo svago e la sana allegria, dove un grave problema quale quello del tempo libero viene risolto in maniera moderna, democratica e intelligente. Non si può quindi che lodare l'opera instancabile dell'intera Sezione DLF di Roma che ha curato la manifestazione finale (da segnalare, tra i molti, il nome del dinamico segretario Sandro De Angelis) e la puntigliosa attività coordinatrice dell'Ufficio Centrale, soprattutto nella persona del sig. Ciofani. Le opere esposte nei locali della Stazione Termini hanno suscitato la curiosità e l'interesse dei viaggiatori in arrivo e in partenza. Lo stand ha costituito una piccola oasi di calma nel turbinio della folla. Non era infrequente vedere persone che arrivavano di corsa, con l'agitazione tipica di chi ha paura di perdere il treno, e, dopo essersi avvicinate incuriosite, si fermavano a guardare le opere dimenticando la fretta di un attimo prima. Ci sono state perfino telefonate di gente intenzionata ad... acquistare dei disegni (godimento estetico o calcolo? Uno di quei piccoli artisti potrebbe anche essere il Picasso di domani). E' certo che pochi pittori di fama possono vantarsi di aver avuto un pubblico tanto numeroso.

Va infine ribadita, pur essendo argomento noto, la validità didattica e sociale di questa Rassegna che viene considerata dagli esperti una delle migliori manifestazioni italiane del genere. Il disegno è una forma fondamentale di sollecitazione verso una migliore capacità di esprimersi; e sapersi esprimere, per un bambino che sta formando la propria personalità, è essenziale. La capacità di comunicare, con parole e con immagini, produce non solo stimoli culturali ma anche maggiore sicurezza psicologica e quelle facoltà critiche che sono presupposto essenziale della convivenza democratica.

E' quindi importante che la manifestazione, giunta quest'anno alla tredicesima edizione, venga ripetuta e sempre più migliorata grazie a un continuo aggiornamento che tenga conto dell'evolversi delle teorie didattiche e della problematica sociale in cui esse troveranno applicazione.

Carlo Vittorio CATTANEO

Un momento della premiazione dei vincitori della rassegna di arti figurative per ragazzi

Tre manifestazioni nazionali a Legnago, Cremona e Bari

BORSE, retini, panieri, buste, cestelli... stivaloni, giubbotti, giacche a vento, sud-ovest... e canne, canne a volontà di ogni peso e misura, di ogni tipo e dimensione: questo lo spettacolo offerto agli spettatori dell'edizione 1975 del Campionato Nazionale di Pesca Sportiva per ferrovieri e figli di ferrovieri, svoltosi a Legnago. Mossi dalla comune passione, duecentocinquanta agguerriti pescatori si sono dati battaglia lungo le rive del Tartaro-Canal Bianco, ed hanno profuso i tesori della loro perizia ed esperienza in una gara in cui la tensione era proporzionale soltanto al religioso silenzio che l'accompagnava. Un cielo plumbeoe prometteva pioggia, e un venticello fresco ma non fastidioso increspava la placida corrente del fiume e le basse erbe della riva. Col trascorrere del tempo, si operava gradatamente una selezione tra i concorrenti, e, come sempre avviene in questi casi, la battaglia tra i pescatori si rivelava una sconfitta... per i pesci; cestelli e buste dei più bravi e dei più fortunati andavano riempiendosi di boccheggianti prede di varie dimensioni, mentre per alcuni — anche di provata perizia — la giornata si rivelava purtroppo decisamente negativa. Intanto, lungo i viottoli sulla riva un delizioso profumo di pancetta, salsicce e polenta scaldata alla brace si spandeva nell'aria: parenti ed amici dei concorrenti ingannavano così l'attesa (ma si mormora che l'appetitoso materiale per l'improvvisata colazione sia stato generosamente offerto da un simpatico macellaio di Legnago, per dimostrare polemicamente ai pescasportivi che il manzo e il suino non sono poi da meno del pesce). Terminata la gara, l'imparziale bilancia ha designato i vincitori, sotto una leggera pioggerella che non è riuscita comunque a turbare la cerimonia della premiazione.

Il campione dei pescasportivi ferrovieri per il 1975 è risultato Piergiorgio Ferro del DLF Faenza, seguito da Francesco Perantoni del DLF Verona e da Anselmo Serra del DLF Novi Ligure. Il DLF di Padova ha conquistato il primo posto, seguito da Faenza e da Verona. Nulla da eccepire sui servizi logistici e sull'organizzazione in generale, per la quale il DLF di Legnago si è mostrato all'altezza della situazione. Il Campionato di pesca del prossimo anno, per giusta alternanza, si svolgerà in acque salse.

* * *

Si è svolto a Cremona il XXIV Campionato Nazionale di Nuoto per ferrovieri e figli di ferrovieri. La locale Sezione DLF dispone di un impianto sportivo-ricreativo in riva al Po, che la passione dei suoi dirigenti ha reso accogliente e funzionale come pochi altri. Pur non disponendo di molto spazio, il DLF di Cremona vanta tra l'altro, una piscina di venticinque metri dall'acqua limpidissima, che all'occorrenza avrebbe potuto benissimo ospitare il Campionato di Nuoto 1975. Per essere però al sicuro da sorprese atmosferiche sempre possibili in questa stagione, si è preferito optare per la Piscina Coperta Comunale, che funzionale e moderna com'è, ha accolto sulle ampie gradinate i numerosi accompagnatori e parenti. Peraltro questa piscina presenta una caratteristica che, sulle prime, è sconcertante: basta bisbigliare sotto le ampie volte che la ricoprono, ed ecco che la voce rimbalza amplificata, si moltiplica ed acquista echi da teatro greco. Ora, riuscite ad immaginare cosa può accadere sotto quelle stesse volte quando esplodono la passione agonistica ed il « tifo » di centinaia di persone? Al suono di una tromba elettrica, gli agili corpi degli atleti scattano fendendo velocemente l'acqua, ed è un boato, un rumore assordante di tuono quello che colpisce le orecchie, e sembra voglia sfondare i timpani.

A parte questi... simpatici aspetti acustici, il campionato ha offerto spunti interessanti dal punto di vista tecnico, perché ha dato modo di apprezzare la serietà e l'impegno con cui i giovani figli di ferrovieri affrontano lo sport del nuoto nelle sue varie specialità: merito anche, e diremmo in larga misura, della competenza e della passione degli istruttori — tutta gente del DLF — che mettono le loro migliori energie al servizio di tutti i loro allievi e — ne siamo convinti — non soltanto dei più dotati.

Un campionato dunque che non ha deluso, sia dal punto di vista tecnico, che dal punto di vista dell'entusiasmo nella partecipazione di ammiratori e parenti oltreché degli atleti in gara. Bologna ha ricevuto il primo premio nella classifica per Sezioni DLF, seguito da Napoli e da Rimini. Tra i Compartimenti rappresentati, quello di Bologna ha conseguito il maggior numero di punti. Si è trattato di una manifestazione stimolante, che fa bene sperare per l'avvenire dello sport nell'ambito delle attività del tempo libero.

L'assolata, bella e generosa terra di Puglia ha accolto i ferrovieri e i figli di ferrovieri convenuti per la « Gara Nazionale di Marcia e Corsa su strada », che è stata impeccabilmente organizzata dal DLF di Bari. La manifestazione si è svolta a Cassano Murge, un piccolo simpatico centro a cinquecento metri di altitudine.

Snodandosi con alterne salite e discese, parte all'interno di una vastissima e ombrosa pineta, parte su strada aperta, il percorso ha offerto a marciatori e corridori una tale varietà di caratteristiche che ognuno ha potuto esprimere il meglio di sé. Abbiamo potuto notare che questi atleti sono obbiettivamente « diversi » dai praticanti di altri sport. Essi sono taciturni, modesti al punto da rasentare l'umiltà, totalmente alieni da qualsivoglia forma di divismo. E non marciano o corrono per la sola speranza di vincere — aspirazione insita nella natura umana — ma, molto spesso, per la sola pura gioia di correre o marciare, in lotta — se mai — con la propria volontà. A formarli così sono forse quegli allenamenti su strade solitarie, a contatto con la natura, quando essi procedono per lunghe ore, soli con se stessi, non ascoltando altri rumori che non siano quelli dei propri passi e del proprio respiro. Ragazzi ed uomini hanno mostrato, a Cassano Murge, la bellezza dello sport puro, incontaminato, non snaturato da sete di guadagno, svincolato persino — entro gli umani limiti — dal trascorrere del tempo. Valga per tutti l'esempio di quel cinquantenne ferroviere di Faenza che ansante, affaticato e sudato com'era al termine della marcia di 10 chilometri, ebbe a dire con aria di rammarico: « Peccato che sia finita... proprio adesso che mi si stavano sciogliendo i muscoli delle gambe ».

La gara di marcia è stata vinta in 59' dal forte Gianfranco Rosso di Ventimiglia, seguito da Luigi Soranzo di Faenza e da Bonaventura Chiaromonte di Termoli.

Nella corsa per i seniores sulla distanza di 10 chilometri, si è imposto in 31' il bravo Enrico Ferri che ha gareggiato per il DLF Roma, mentre tra gli juniores ha vinto Angelo De Blasis, sempre di Roma, e tra gli allievi ha primeggiato Amedeo Gabbrielli di Grosseto.

La coppa del Ministro Martinelli è stata assegnata a Torino, vincitore tra gli otto Compartimenti rappresentati. Si è trattato di una bella manifestazione che merita, a nostro avviso, delle repliche negli anni futuri.

Virginio PANTANO

Il Centro nautico di Cremona

Qua e lá per i DLF

LA SECONDA edizione del « Premio Ombrone », mostra di pittura organizzata dal DLF di Grosseto sotto il patrocinio del Provveditorato agli Studi della città, ha riscosso vivissimo successo in tutti gli ambienti cittadini. Il primo premio è stato vinto da Fulvio Fumi di Grosseto con l'opera « Fabbro ferraio ».

* * *

LA SQUADRA di calcio di Firenze S.M.N., battendo in finale il Deposito Locomotive di Firenze Romito, ha vinto il IV Torneo di calcio tra impianti ferroviari. La manifestazione, di notevole valore tecnico, ha messo in luce delle eccellenti individualità che fanno ben sperare.

* * *

A NOVI grande festa per il locale DLF che ha conquistato il IV Trofeo calcistico « Industria e Commercio » svoltosi sui campi del circolo Italsider. La squadra diretta da Fermi, Chiesa e Merlo di Novi S. Bovo e capitanata da Olivieri, era composta dai giocatori: Arcella, Cavanna, Ghio, Lanza, Lorenzon, Muserra, Peglia, Camera e Tavella.

* * *

NEL PROGRAMMA delle manifestazioni culturali svolte dal DLF di Ventimiglia, vanno sottolineate: una serata per adulti dedicata al

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

regista Fellini con la proiezione, tra l'altro, del film «Giulietta degli spiriti»; un pomeriggio riservato al film per ragazzi con la proiezione di «Principessa per una notte». Degna di rilievo anche una «personale» del giovane Roberto Squarciafichi con la presentazione di diapositive a colori accompagnate da un commento musicale, e con una mostra di foto in bianco e nero di grande interesse.

* * *

IL C.S. Antonio Vasone, dell'Uff. Movimento, ha colto un significativo secondo posto, categoria seniores, nel recente incontro internazionale di karaté svoltosi a Genova fra una rappresentativa ligure ed alcune squadre della Federazione Svizzera. Nello stesso incontro la squadra ligure si è classificata al primo posto. Il meritato risultato premia molti anni di sacrifici, pazienza e costante impegno.

* * *

ALLA presenza di numerose autorità ferroviarie e cittadine ha avuto luogo la premiazione delle squadre di calcio che hanno partecipato al 2° Torneo aziendale organizzato dal DLF di Messina. Al torneo hanno preso parte 10 squadre, con la seguente classifica finale: DPV Messina, p. 17; Impianti Elettrici, p. 13; Officina Deposito Locomotive, p. 12; Officina G.R., p. 12; Squadra Rialzo, p. 11; Stazione Messina, p. 8; 17° Tronco Lavori, p. 6; Officina Lavori, p. 4; Magazzino Approvvigionamenti, p. 3; Navi Traghetto, p. 2. Nella medesima cerimonia sono stati premiati anche i partecipanti al 1° Torneo di ping-pong. Ricordiamo i primi classificati: 1° Enrico Sciurba, I.E.; 2° Domenico Saccà, Officina G.R.; 3° Leterio Miceli, Officina G.R.; 4° Giuseppe Salvaggio, Squadra Rialzo.

* * *

ALLA presenza di oltre tremila spettatori si è svolta a Caltanissetta la finalissima dell'incontro di calcio della X Coppa dell'Amicizia. L'incontro è stato appannaggio della Squadra del locale DLF la quale, dopo i tempi supplementari, si è aggiudicato l'ambito trofeo.

* * *

NELL'INCANTEVOLE scenario alpino dei laghi «Les Iles» di Brisogne si è svolta anche quest'anno la gara di pesca sportiva indetta dal DLF di Aosta per l'assegnazione del 2° Trofeo «Mimy Petruzzi». Centodieci i partecipanti, molti dei quali accompagnati dai familiari. Il trofeo è stato assegnato alla squadra del DLF organizzatore, vincitrice per tre anni consecutivi; i primi due le avevano già dato titolo all'assegnazione definitiva del primo trofeo. La classifica a squadre fra i vari DLF concorrenti, uno dei quali svizzero, è risultata la seguente: 1ª Aosta; 2ª Novara; 3ª Chivasso, 4ª Ceva; 5ª Casale Monferrato; 6ª Alessandria; 7ª Asti; 8ª Martigny.

L'inaugurazione della nuova Sede DLF di Pordenone.

ORGANIZZATO dal DLF di Chivasso, si è disputato il «2° Trofeo Riva», gara bocciofila a terne promiscue alla quale hanno partecipato sessantasei squadre di numerose società private e di otto DLF. Fra i sodalizi dopolavoristici quello di Chivasso è risultato primo, piazzandosi al 5° posto della classifica generale e vincendo anche la coppa «disciplina», e a quello di Novara è stato assegnato il 1° premio per la gara «al punto».

* * *

LE SEZIONI DLF di Mantova, Trento e Vicenza hanno organizzato la «1ª Giornata del tempo libero», ricca di interessanti incontri triangolari. La città del Palladio ha ospitato gli sportivi che si sono cimentati in varie discipline con impegno e lealtà. Ecco i risultati:
BOCCE A COPPIE: 1° Pedrelli e Pezzini, DLF Mantova;
CALCIO: 1° DLF Vicenza;
DAMA: 1° Bottardi, 2° Nobis, 3° Perezzani, tutti del DLF Mantova. Ha chiuso la giornata la superba esibizione del gruppo artistico mantovano del pattinaggio a rotelle. Le atlete, fra cui la nazionale Lorella Castagna, hanno ricevuto entusiastici consensi da parte del pubblico.

* * *

CON PARTENZA e traguardo nella polisportiva «La Pineta» del DLF di Verona, circa 400 cicloturisti si sono snodati sulle strade occidentali della Provincia. Ottimi l'organizzazione, i controlli, i rifornimenti e l'animazione. Sempre a «La Pineta»: premiazione delle squadre ferroviarie della città per il 5° Torneo di calcio. Il Presidente DLF, Dario Dalla Rosa, ha annunciato che nel prossimo anno il torneo avrà luogo sul nuovo campo sportivo che il sodalizio ha realizzato con il sacrificio e l'aiuto di tutti. La classifica: 1° Personale Stazione Verona PN; 2° Officina G.R.; 3° Ufficio Lavori; 4° Deposito Locomotive.

* * *

CAMPIONATO di Dama, 2ª Coppa «Città di Mantova». Organizzata dal DLF mantovano con la collaborazione dell'ARCI, questa edizione ha bissato il successo di due anni fa: 45 damiere per numerosi giocatori provenienti da tutte le parti d'Italia. Richiamati da un ricco monte premi (25 coppe, 5 targhe, 30 medaglie, 3 quadri d'autore, uno dei quali offerto del noto pittore macchinista Dalmaschio) essi hanno dato vita a incontri di alto livello, seguiti con interesse anche da maestri fuori concorso. Questi i risultati:
ctg. A: 1ª Marcello Gasparetti di Roma;
catg B: 1° Giuliano Pistoni di Asola;
ctg. 3ª Naz.: 1° Marco Ronda di Cremona;
ctg. Es.: 1ª Aldo Maldotti di Cremona.

* * *

GROSSO successo del Gruppo Rotellistico del DLF Mantova nel Trofeo «Buscaglia» a Roma, al quale hanno partecipato le dodici migliori società italiane. Il DLF mantovano si è piazzato al 5° posto assoluto ed è risultato 1° nel settore coreografico con tre primi, un secondo, un terzo ed un quinto posto.

* * *

NEL CORSO di una riunione conviviale è stata consegnata, al Gruppo Subacquei del DLF di Roma, una coppa offerta dal Sottosegretario ai Trasporti on. Sinesio quale attestato della proficua attività svolta. Alla cerimonia erano presenti, tra gli altri, il dr. Cavani Presidente del DLF Roma, il dr. Maricchiolo del Servizio Affari Generali, l'Assessore della Regione Lazio Massimiani, il Drettore tecnico Marchiolli e il dirigente Tagliamonte.

* * *

CONTINUA con particolare intensità l'attività del DLF di Portogruaro, Cervignano e San Giorgio di Nogaro. Proprio in quest'ultima località, dopo il riuscito incontro tra le formazioni calcistiche del DLF veneto-friulano con i colleghi di Pontebba conclusosi con la vittoria di questi ultimi per 2 a 0, è da segnalare la gara sociale di bocce che si è conclusa con la premiazione dei migliori classificati alla presenza di tutte le maggiori autorità del luogo e di numerosi esponenti delle FS.

* * *

IL DLF di Gorizia si è fatto onore nel Torneo di calcio organizzato dall'Azienda Municipalizzata della città giuliana, cui hanno partecipato ben 17 squadre divise in quattro gironi. Ha infatti eliminato le varie avversarie e ha disputato una finale incandescente vincendo nei tempi supplementari. Ha così meritatamente conquistato il 3° Trofeo «Ente Città di Gorizia», che rimarrà per un anno in suo possesso, la coppa e una nutrita messe di ben venti medaglie. Un suo giocatore, Piani, è stato premiato quale migliore portiere.

* * *

PRESSO la Stazione di Iesi è stato creato un sottogruppo filatelico-numismatico le cui riunioni avvengono in un locale della Stazione stessa tutti i sabati dalle ore 16,30 alle ore 18. Per informazioni rivolgersi al sig. Massimo Gialletti presso la Squadra TE di Iesi.

* * *

LA SQUADRA di calcio della stazione di Sesto S. Giovanni ha vinto il 6ª Torneo Compartimentale di Milano ed il «1° Torneo Martiri di Greco», organizzato dal DLF milanese in occasione del 25° anniversario della Resistenza e al quale hanno partecipato 24 squadre.

* * *

SI E' COSTITUITA in seno al DLF di Pescara la Sezione filatelico-numismatica. Gli amici che volessero aderire possono rivolgersi al collega Vincenzo Calderaro presso l'Ufficio Cassa di Pescara C.le. La Sezione ha messo a disposizione dei soci cataloghi nazionali e internazionali, prezzari e riviste specializzate. Offre inoltre un servizio novità di paesi europei e collegamenti con le altre Sezioni per interessanti scambi.

* * *

IL DLF di Pordenone ha finalmente la sua sede. Il nuovo fabbricato è stato inaugurato dall'on. Fioret, deputato pordenonese, con l'intervento del Direttore Comp.le dr. ing. Bruno Pradella e di vari Capi ufficio e funzionari tecnici. Il Presidente della Sezione DLF, cav. Borin, ha ricordato le tappe lunghe e faticose per arrivare a tale risultato. La spesa complessiva dei lavori (arredamento compreso) si è aggirata sui 40 milioni. La palazzina, eretta sull'area FS in continuazione del fabbricato viaggiatori e dei vari uffici tecnici, si compone di due vaste sale e servizi.

* * *

IL GRUPPO artistico «B. Ciardi» della Sezione culturale del DLF di Venezia si è presentato per la prima volta al pubblico veneziano con una «Collettiva di arte figurativa» esposta al Palazzo Sceriman di Lista di Spagna. Gli artisti sono tredici, tutti ferrovieri: Alduino Boscolo, Guido Cadel, Bruno Cavalieri, Mario Giabardo, Valeria Meloni, Felice Montanari, Gabriella e Graziella Moretti, Radames Olivo, Bruno Rambuschi, Pellegrino Rossetto, Ugo Ruggero e Bruno Schiavini. La mostra ha riscosso vivo interesse.

FILATELIA

PLAN DI VAL GARDENA

Organizzata dal FIL FER, dal 6 al 13 di settembre, si è tenuto a PLAN di Val Gardena il previsto simposio sulla filatelia ferroviaria. Il Dopolavoro Ferroviario di Bologna ha messo a disposizione dei 180 colleghi filatelici di tutta Italia la Casa Alpina di sua proprietà che ha permesso, con una perfetta organizzazione ed uno squisito trattamento, in una stupenda cornice della natura, di trascorrere in calma e serenità una meravigliosa settimana.

Questo incontro oltre a cementare le amicizie fra colleghi nei rapporti umani e familiari è stato molto utile per lo sviluppo della filatelia e numismatica fra i ferrovieri italiani.

I filatelici partecipanti, riuniti tutti i pomeriggi a discutere sui problemi dei Circoli Filatelici dei D.L.F. hanno preso tra l'altro delle decisioni importanti a carattere nazionale. Creare un foglio « Notiziario » da inviare a tutti. Organizzare per il 1976 un Congresso Nazionale con relativa mostra. Proporre la nomina di un Rappresentante nazionale competente in materia filatelica, in seno alla FISAIC. Organizzare per l'Anno Santo una visita al Papa di tutti i filatelici italiani. Indire per il 16 novembre la prossima riunione a Rimini, con una giornata di scambi.

FORTEZZA

Il 13 settembre, alla presenza di un centinaio di ferrovieri, fra cui i componenti il FIL FER, si è svolta la cerimonia di premiazione degli espositori di interessanti collezioni, in occasione della prima Mostra Filatelica organizzata dal locale Circolo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario.

L'Ing. Puccio, Direttore Compartimentale di Verona ed il Sindaco di Fortezza hanno consegnato i premi in palio agli espositori. Una targa ricordo del Presidente della Giunta Regionale Trentino Alto Adige è stata consegnata alla Sig.na Grazia Pirrello per la realizzazione del bozzetto dell'annullo speciale utilizzato in tale occasione.

Riproduciamo la busta edita che può essere richiesta al Sig. Iacono Giorgio, Dirigente del Circolo Filatelico del D.L.F. di Fortezza.

ITALIA

Il 23 settembre le Poste Italiane hanno emesso un francobollo commemorativo dell'eroico sacrificio di Salvo D'Acquisto.

Il francobollo, del valore facciale di L. 100, raffigura idealmente l'eroico Carabiniere nell'atto di immolarsi per salvare alcuni ostaggi.

TIRATURA: quindici milioni di esemplari.

Il 26 settembre è stato emesso un francobollo celebrativo del centenario dell'unificazione degli Archivi di Stato. Il francobollo, del valore facciale di L. 100 riproduce una composizione ispirata al profilo dell'Italia turrita e costruita con elementi tipici di apparecchiature elettroniche e d'archivio.

TIRATURA: quindici milioni di esemplari.

VATICANO

Le poste Vaticane, il giorno 25 settembre, hanno emesso due serie commemorative per celebrare: IL NONO CONGRESSO INTERNAZIONALE DI ARCHEOLOGIA CRISTIANA. La serie si compone di tre valori riproducenti:

— il valore da L. 30 riproduce un vetro dorato che raffigura la moltiplicazione dei pani;

— il valore da L. 150 raffigura una immagine di Cristo, opera della seconda metà del IV secolo, dipinta sulla volta di un cubicolo della Catacomba di Commodilla;

— il valore da L. 200 riproduce un vetro dorato che raffigura la resurrezione di Lazzaro.

La tiratura è di 1.550.000 serie.

IL QUINTO CENTENARIO DELLA FONDAZIONE DELLA BIBLIOTECA APOSTOLICA VATICANA.

La serie si compone di tre valori:

— il valore da L. 70 riproduce l'investitura a primo bibliotecario dell'umanista Bartolomeo Sacchi detto il Platina da parte di Papa Sisto IV. L'ispirazione è stata tratta dall'affresco di Melozzo da Forlì esistente nella Pinacoteca Vaticana;

— il valore da L. 100 riproduce nella parte alta, in un tondo, il ritratto di Papa Sisto IV, tratto dal Codice Vaticano Latino 2044; nella parte bassa una tarsia in legno che raffigura una credenza aperta con alcuni volumi e la dicitura Poste Vaticane. La tarsia, tratta dagli antichi banchi della Biblioteca Vaticana, è opera del fiorentino Giovanni De' Dolci;

— il valore da L. 250 riproduce il Papa Sisto IV mentre visita i locali della Biblioteca Vaticana. L'ispirazione è stata tratta dall'affresco di anonimo esistente nell'Ospedale S. Spirito di Roma.

La tiratura è di 1.550.000 serie.

Sebastiano DI MAURO

NOTIZIE BNC

"TRENI D'INVERNO"

10 premi per una copertina "naïf"

VOCI DELLA ROTAIA e la Banca Nazionale delle Comunicazioni invitano tutti i ferrovieri, in servizio o a riposo, che si dedicano alla pittura « naïf » a collaborare alla realizzazione della copertina del numero di dicembre 1975 o di gennaio 1976 del nostro Periodico, illustrando il tema: « Treni d'inverno ». Verranno assegnati dieci premi: 200.000 lire all'autore dell'opera che sarà prescelta per la copertina, 100.000 lire a ciascuno degli autori delle quattro opere giudicate migliori dopo la prima, 50.000 lire a ciascuno dei cinque « naïfs » che seguiranno nell'ordine. E' anche prevista la possibilità di allestire una mostra delle opere partecipanti.

Condizioni per la partecipazione. E' concessa la più ampia facoltà di scelta della tecnica di colore da usare (acquarello, tempera, olio, pastello ecc.). Le dimensioni delle opere debbono corrispondere anche per un eventuale adattamento in proporzione a quelle della copertina di « Voci » (cm 23 di base x cm 25 di altezza).

I lavori possono essere inviati anche tramite gli impianti ferroviari. E', ad ogni modo, importante che giungano in Redazione in buone condizioni e senza piegature. Nella lettera di accompagnamento deve essere indicato il nome, il cognome, la qualifica ferroviaria, l'impianto di appartenenza (per i dipendenti in servizio) e l'indirizzo dell'autore. Le opere dovranno pervenire a « Voci della Rotaia », Direzione Generale FS, Piazza della Croce Rossa, Roma, entro il 30 novembre prossimo. Mentre i lavori premiati resteranno di proprietà del Periodico, per gli altri potrà essere richiesta la restituzione a cura e spese del concorrente.

Dopo il trasferimento alla Banca dei Fondi "F" INA-Mutua Previdenza

Solo dalla BNC credito e previdenza per tutti

Nei numeri precedenti abbiamo ricordato la complessa operazione compiuta per il trasferimento alla Banca di trentamila posizioni «Fondi F-INA Mutua Previdenza»; di diecimila cinquecento prestiti già effettuati da questo Istituto e di dodicimila fondi A B C D. Ciò significa che ora spetta unicamente alla Banca di casa vostra — come del resto è previsto dalla legge che l'ha istituita — intervenire a favore dei ferrovieri sia a livello creditizio sia a livello previdenziale attraverso i relativi settori della sua struttura bancaria ed assicurativa.

Si tratta naturalmente di compiti più complessi e più impegnativi che la Banca è in grado di affrontare adeguatamente grazie alla sua potenziata organizzazione che conta oggi, in particolare, un efficientissimo Centro Elettronico dove tra l'altro è entrato recentemente in funzione un elaboratore Honeywell 6025.

Un suggerimento per diventare soci o correntisti della B.N.C.

Consentitemi un consiglio se nessun'altro lo ha fatto prima di me, per quel che riguarda la procedura per diventare soci o correntisti B.N.C. Perché non si allega un vaglia postale c.c. nei fascicoli di « Voci »? Le filiali sono poche e così invece si superano facilmente le distanze. Senz'altro ci sarà un maggior afflusso di Soci. Comunque è un consiglio.

Carissimi saluti.

F. Piaia
Operaio Arm. - 22° Tronco
Vittorio Veneto

● *Il suggerimento potrebbe avere una sua validità, almeno per quanto riguarda la procedura per diventare Soci della Banca; si tratterebbe in pratica di inviare con questo vaglia una certa somma di denaro per ricevere un certo numero di quote sociali (in pratica mille lire per ogni quota). Un po' più complessa potrebbe essere invece l'operazione per diventare correntisti. Comunque sottoponiamo ben volentieri il Suo suggerimento ai nostri competenti Uffici. E in segno di ringraziamento per la Sua amichevole iniziativa le faremo pervenire alcune quote sociali. E... benvenuto Socio!*

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Laurea:** felicitazioni a Francesco Cetrullo, figlio del C.T. I.E. Ugo, della zona di Pescara, per la laurea in medicina e chirurgia conseguita a Bologna con 110 e lode.

● **Lutti:** Ad un anno dalla scomparsa i colleghi e gli amici ci pregano di ricordare Artimio Santi che fu, nel lontano 1931 uno dei primi dirigenti centrali della stazione di Milano.

● **Commiato:** Il C.S. Sovr. Ferdinando Lucchetta della stazione di Foligno è stato salutato dai colleghi in occasione della messa in quiescenza. « Voci » si unisce ai tanti amici formulando i migliori auguri.

● **Lo sport:** Nonostante la concomitanza con la partita internazionale Italia-Finlandia un numerosissimo pubblico ha affollato le tribune dello stadio Robur di Grottammare ove la Sambenedettese D.L.F. si incontrava con il Bolzano D.L.F.. E' stata questa la prima importante competizione alla quale la squadra di calcio, di recente costituita grazie alla iniziativa del D.L.F., ha partecipato. La vittoria di misura del Bolzano nulla toglie al merito ed allo spirito agonistico dell'undici sambenedettese. La squadra: Delli, Figorilli, Specchi, Mascitti, Grossi, Pagliarini, Mascitti F., Gabrielli, Zanapa, Marconi, Del Gatto, Silvestri; riserve: Grossi, Gaetani, Spurio, allenatore Grossi.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **L'Arte.** Pienamente riuscita la IX Mostra compartimentale di Arti Figurative, bene organizzata dal DLF di Brindisi. Nella pittura si sono affermati nell'ordine: Michele Chieco, Francesco Sisto, Gennaro Salvatore, Nicola De Benedictis; nella Grafica 1° Claudio Brunetti; nella Scultura 1° Gerardo Montesano.

A Spinazzola quel DLF ha organizzato una Mostra collettiva di Pittura e Scultura in occasione dell'Agosto Spinazzolese.

A Mola di Bari si è affermato Antonio Bizzarro nella Mostra indetta dal Centro Diffusione Cultura.

● **Senso** di squisito altruismo hanno dimostrato gli Operai Michele Binetti, Sergio Tattoli e il Manovale Giovanni Magarelli i quali hanno donato una unità del proprio sangue.

● **Promozioni** a Sovrintendente hanno conseguito: Vincenzo Chiera C.S. Titolare di Potenza Inf.; rag. Francesco Dimatteo, Titolare di Barletta; Pasquale Curci di Barletta e geom. Antonio Polimeno, C.G. di Potenza Inf.

● **Onorificenze** hanno ottenuto: a Cav. al M.R.I. il Segr. Sup. 1ª cl. Salvatore Trimigliozzi della Ragioneria; Antonio Vasquez, Segr. T. Sup. dell'I.E. a Cav. dell'Ordine cavalleresco « La rosa dei valori » di Torino.

● **Sposi** felici si sono dichiarati: la dott. Cecilia Cortellino e il dr. Francesco Lattanzio di Barletta; l'Op. IE di Spinazzola Michele Montecchio e Maria Demarinis; l'Ass. Fedele Stagni e Maria Binetti di Barletta; Nicola Malcangi e Concetta Santo di Barletta; rag. Nuccia Monacelli (figlia del Titolare di Modugno) col p.i. Mimmo Spadavecchia.

● **Binario dieci** per Giovanni Di Maria, figlio del Gest. Capo Potito, licenziatosi dalla Scuola Media col 9; Ezio Carrozzo, figlio del C.S. Sovrint. Salvatore, ha conseguito la maturità t. industriale con 54/60; Enrica Iacovelli, figlia del C.D. Dante di Foggia, maturità Magistrale con 60/60; Gianni e Maria Buonamassa, figli dell'Op. spec. Marco di Spinazzola, rispettivamente promossi alla 1ª Media ed alla 2ª Elementare con media 10.

● **Nascite:** Maria Gabriella al C.S. di Foggia Domenico Palmieri; Michele all'Op. arm. Vito Decesare di Venosa; Piero agli Applicati Francesco Giannico e Anna Ansalone entrambi dell'UPC Ylenia al C. Treno Domenico Formica di Brindisi; Nicoletta alla Ausil. viagg. di Brindisi Franco; Francesca all'Op. qual. Vincenzo Leoci.

● **Sono in pensione:** Op. arm. Michele Saullo di S. Spirito; C.G. Sup. rag. Salvatore Savella di Barletta; C.G. Sup. Nicola Rinaldi di Potenza Inf.; cav. uff. Giovanni Barnaba, Capo Titolare di Gravina; Salvatore Rollo, Capo P.V. Sup. Titolare del DPV di Brindisi.

● **La nostra solidarietà** alle famiglie: dei fratelli Benito, Ferdinando, Guglielmo, Mario e Nicola Iacobone, rispettivamente Rev. Sup., C.V. Sup., C. Gest., C.V. Sup. e Macchinista, per il decesso della madre Felicia Rotondo; al C. Tecn. del 18° Tronco Lavori Ruggiero Murgolo per il decesso della madre; all'Ass. Capo di Barletta Luigi Nero per la perdita del padre; all'Op. spec. IE Mario Solimini di Barletta per la perdita della madre.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Laurea:** Omero Marini, Verif. Bol. Ravone, annuncia con gioia che il figlio Mario si è laureato con 110 e lode in scienze biologiche. Complimenti vivissimi.

● **Nascite:** Tomaso Mazzari, Man. spec. DL Bol. Cle, è non meno gioioso per l'arrivo della graziosa Tiziana, la sua primogenita. Felicitazioni ed auguri.

● **Auguri.** Anche se con qualche ritardo, formuliamo le più sentite congratulazioni a tre Op. spec. del Rep. 17/E/Forlì, i quali, pur assicurando come sempre la bontà e la pienezza del loro quotidiano lavoro, hanno frequentato corsi serali e dedicato ogni momento libero allo studio, conseguendo così, tutti insieme come baldi moschettieri, il diploma di perito elettrotecnico. Essi sono: Salvatore Bruno, G. Benedetto Martelli e Walter Rossi. Ora auguriamo loro di vincere, ancora tutti insieme, il concorso interno per Capo Tecnico e, lungi dal mettere il diploma nel cassetto, li esortiamo a continuare l'accrescimento della loro preparazione professionale e della loro cultura.

● **Ai giardini** Margherita di Bologna è facile trovare, quando il tempo è clemente, gruppetti di pensionati a trascorrere serene ore del loro riposo. Giorni or sono uno di essi camminava svelto sul bordo del laghetto ed il passo giovanile tradiva la sua condizione di allievo pensionato: era infatti Cosimo Lomuscio, Appl. Capo, per tanto tempo operoso e servizievole operatore al centralino telefonico, di cui è stato dirigente negli ultimi anni. Andato a casa da poche settimane, anche a lui un cordialissimo saluto e l'augurio di godersi una lunga e serena quiescenza.

E' andato a casa anche il « samideano » Germano Gimelli, C.T. Sovr. IE, attivamente impegnato in tutto, anche nella divulgazione dell'esperanto, di cui è profondo conoscitore e valente insegnante. Uomo di squisito tatto umano, lascia certamente un gran buon ricordo di sé e merita un affettuoso abbraccio per le buone azioni con cui ha caratterizzato la sua lunga milizia ferroviaria e per le tante collaborazioni da lui date a « Voci della rotaia ». Auguroni, caro Germano.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Libri:** « Val la pena fare un balzo in Sardegna, perché c'è qui ricchezza di grotte, di rocce, di montagne, di golfi, e poi il mare offre tutte le colorazioni più incantevoli ». Con queste parole Italo Porru, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria, presenta la « sua » guida di Cagliari in seconda edizione, stampata dalla Editrice Trois di Cagliari, con la consulenza culturale di Adriano Vargiu, con la suggestiva copertina elaborata dallo Studio « Lancio » di Cagliari e con numerose fotografie concesse gentilmente dagli enti turistici e amministrativi isolani. La Guida, corredata dalla carta topografica della Città, è ricca di notizie, artisticamente curata, piena d'indirizzi utili sia ai turisti che agli operatori economici.

● **L'Ufficio** Movimento ha festeggiato la meritata promozione di Alberto Ferrante, Capo del Reparto Treni Merci, a Rev. Sup. 1ª classe, la Trazione tutta si è congratulata con l'ing. Bruno De Paola promosso Ispettore Capo e con il Dott. Eliseo Macino Segr. Sup., mentre l'Ufficio Lavori ha conseguito un raccolto più abbondante con l'ing. Lucio Iacono 1° Dirigente, con il geom. Mario De Gioannis Segr. T. Sup. 1ª classe, Antonino Bordi Segr. T. Sup. unitamente ad Albino Piseddu, Alfredo Olivieri e Pietro Lupo.

Anche per il personale delle stazioni, le promozioni sono state copiose: Giovanni Renis, Angelo Cocco, Tomaso Lanucara, Peppino Scarpa e Mario Zacchedu sono diventati C. S. Sovr., Arturo Cossa, Assistente, Giacomo Murrighili e Antonio Ignazio Scarpa, C. S.. Congratulazioni da « Voci » a loro e a tutti quelli che non abbiamo citato per il poco spazio a disposizione.

● **Gli studi:** Anche se in ritardo, e ce ne scusiamo, diamo con piacere notizia che Maria Elisabetta Piga di Elio è stata promossa con la media dell'otto alla seconda media, Maria Antonietta Floris di Marco ha conseguito il diploma di maturità artistica, Alberto Cocco di Angelo la maturità classica, Giovanni Battista Poma di Carlo promosso in quinta elementare, Luciana Dore di Carlo la maturità magistrale, Elisabetta Talmassons di Giorgio, Fabio Trudu di Armando e Antonello Semprebene di Stelio la licenza media. Auguroni di cuore!

● **Benvenuti:** il Dott. Mario Coniglio, proveniente da Palermo, ha assunto la Dirigenza dell'U.P.C.; l'ingegnere Agostino Bove da Genova ha assunto quella degli Impianti Elettrici, Maurizio Artigiani, il Dirigente della Marittima, da Golfo Aranci è stato trasferito a Forte dei Marmi, Giovanni di Napoli già Capo del Re-

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

parto Traffico di Cagliari è partito per Milano, l'ingegnere Vincenzo Casini al Servizio IE e il Dott. Francesco Settanni all'UPC di Genova. Ai vecchi e nuovi amici auguriamo tante soddisfazioni nel proprio impianto.

● **Auguri** per Salvatore Corrias e Antonia Ondradu, della Stazione di Chilivani, che si sono uniti in matrimonio nella Cattedrale di Ozieri; per Mario Sergio Rossi, C.S. di Cagliari-Elmas, e per Pinella Aroni figlia del C.S. Sup. Livio, sposi felici nella Chiesetta di Santa Greca in Decimomannu, e infine ai due simpatici Ass. Mario Lutzu di Chilivani e Teresa Solinas di Olbia che hanno coronato il loro bel sogno d'amore in San Pietro Apostolo di Silì.

● **Sono nati:** Marina Corona, figlia del Segr. Ignazio del Rep. App. di Cagliari e Flaviano Floris di Giuseppe, nonché nipotino di Marco del D.L. di Cagliari. Ai bimbi ed ai rispettivi familiari auguri d'ogni bene!

● **Una notizia** ci ha rattristato: Alberto Arcari, C.D. del Personale Viaggiante di Novara, aveva da poco ricevuto la promozione a Sovrintendente e si accingeva a trascorrere in casa a Campobasso qualche giornata di congedo. In treno però la morte lo ha ghermito. Il povero Alberto in poco tempo di comune lavoro in terra sarda, si era conquistato tanto affetto. Alla affranta famiglia le nostre condoglianze.

Condoglianze anche ad Aldo Muliri, Tecnico d'Impianto I.E., per la morte del padre Rodolfo, al Segr. dott. Antonio Satta del D.L. di Sassari per l'immatura perdita del figlio Cosimo di sei anni; al C.S. Geraldo Pes per la perdita della mamma ed al Segr. T. Antonio Vinicio Capicciola per la scomparsa del padre Giuseppe.

FIRENZE
Serv.Mat.e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Culla:** Rallegramenti ai coniugi Sandra e Vincenzo Perrone — ambedue dipendenti dell'Ufficio 7° — per la nascita del primogenito Massimiliano.

Rallegramenti anche ad Alessandro Bocciolini — Segretario tecnico dell'Ufficio 7° — e signora per la nascita della seconda bambina di nome Eleonora. Complimenti pure alla sorellina Raffaella.

● **Nozze:** Paolo Lastrucci — dell'Ufficio 1° — e la gentile signorina Rosa De Simone hanno coronato il loro sogno d'amore sposandosi nella caratteristica chiesa di S. Andrea di Cercina. Auguri vivissimi di felicità.

Tantissimi auguri anche al perito industriale Francesco Raffone — Segretario tecnico dell'Ufficio 6° — recentemente sposatosi con la gentile signorina Ida Alberta Fiaschetti.

● **Un saluto** ed un augurio ai colleghi che hanno lasciato il servizio: Gerino Bagnoli, Applicato Capo; Ignazio Galanti, Giuliano Barbieri e Davide Pignatelli, Segretari Tecnici Superiori. Nonché un sentito augurio al dottor Luigi Somaschini che per moltissimi anni ha prestato servizio all'Ufficio Navigazione della Sede Centrale.

● **Un particolare saluto** ed augurio ai colleghi collocati a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio: Enzo Miniatelli, che per molti anni ha retto l'archivio dell'Ufficio 4°; Ezio Bucelli, proveniente dall'Officina Motori, è stato da oltre dieci anni all'Ufficio 1°; Niccolò Breschi, Applicato capo dell'Ufficio 2°.

● **Un augurio** di buon lavoro ai nuovi Applicati tecnici recentemente assunti presso la Sede Centrale. Essi sono, in ordine di graduatoria: Marzia Pandolfi, Paola Lensi, Fabio Pagliazzi, Giorgetta Cuccoli Puliti, Mary Barbetti, Aliberto Conti, Grazia Giannelli, Roberto Bernazzi, Alessandro Conti, Elena Luchini, Massimo Zizi, Susanna Bini, Rossano Strino, Danilo Zei, Remo Bonciani, Bianca Ricci, Nadia Mecatti, Piero Dei, Otello Fantechi, Paolo Pezzola, Sauro Secci, Carla Spinelli Francisci.

● **Lutto:** Profonde condoglianze all'amico dottor Aldo Ungaretti, Ispettore Capo r.e. presso l'Ufficio 7°, per l'immatura perdita della sorella Letizia.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Binario dieci:** Congratulazioni a: Claudia Calabria, figlia del Capo Gestore Titolare di S. Giuseppe di Cairo, Alessandro, la quale ha conseguito la laurea in lettere moderne presso l'Università di Genova, discutenda la tesi « il fenomeno sciamanistico nell'America indigena », il punteggio è stato di 110/110; Gianni Brezzi, figlio del C.S. Sup. Pietro, laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Genova discutendo la tesi « Osservazioni sul comportamento dell'azoturia in obesi digiunanti » Relatore il Chiar.mo Prof. Domenico Scopinaro; Paolo, figlio del Geom. Pompeo Di Pasquale, Capo Riparto MCF dell'Ufficio Lavori, laureato in medicina e chirurgia con 110 lode e medaglia d'argento.

● **Festeggiate** le nozze d'argento in casa del Macch. TM Mario Scorza del Deposito di Savona. Al collega ed alla gentilissima Signora Luigina i più vivi auguri di ogni prosperità.

● **La cicogna** ha allietato la casa dei Segretari Vittorio Lovazzano dell'UPC e della Signora Maria Alda dell'Uff. Movimento con l'arrivo del secondogenito Federico: cordiali felicitazioni.

Augurissimi all'Aus. Viagg.te Giuseppe Di Biagio del DPV di Genova PP. per l'arrivo di Gian-Domenico; all'A.M. Agostino Anselmi, della Rimessa Loc. di Ventimiglia per l'arrivo del figlio Andrea; agli amici della Squadra Rialzo di Ventimiglia Op. Qual. Teresio Chiesa, Man. Giuseppe Richieri e Biagio Di Caprizzi ai quali la cicogna ha depositato nelle rispettive case Alessio, Silvia e Filippo ed al Manovratore di Ge. Sampierdarena Gianfranco Gualtieri che con la gent. Sig.ra Pasqualina sono felici per l'arrivo del primogenito Andrea; felicitazioni al Ver. Pasquale Petrillo per la nascita del figlio Giuseppe.

● **Il Capotreno** Enrico Malan di Ventimiglia ha ottenuto l'ambita medaglia d'argento a Cesena nella grandiosa mostra filatelica tenutasi in detta città.

● **Auguri** vivissimi all'App. Luisa Montaldo dell'Ufficio Personale Compartimentale per il suo felice matrimonio con il Segr. Emanuele Grasso.

● **Notizie liete** dai nostri pensionati. Fiocco azzurro in casa del Dott. Piergiorgio Fasciolo e della gent. Signora Lina per l'arrivo di Alessandro; gli amici di Sampierdarena si uniscono a « Voci » per le rituali felicitazioni ed una cordialissima stretta di mano a nonno Felice Fasciolo C.S. Sovr. a.r.

L'Aus. Silvio Cravedi attualmente alla Segreteria dell'Ufficio Comm. e Traffico ha brillantemente conseguito presso l'Istituto Statale « Vittorio Emanuele » di Genova il diploma di Ragioniere. Vivissime congratulazioni.

● **Commiato.** Molti gli amici ai quali auguriamo lunga e felice quiescenza: il Seg. Sup. 1ª cl. Emilio Brandolini dell'UPC; il Rev. Sup. Luigi Brunner dell'Uff. Comm. e Traf. ed il C.S. Sup. G.B. Bertolotto titolare di Noli; Sabino Zampone C.S. sovrintendente di Ovada; Ulderico Morando Seg. Sup. dell'UPC; Vittorio Cartazzo App. Capo dell'Uff. I.E.; Alfredo Cipriani C.P.V. Sup. di Ventimiglia; Alfio Conti App. Capo Uff. Ragioneria e Erminio Marchetti Macch. di 1ª cl. del DL di Savona.

● **Lutti:** Condoglianze al C.S. Sovr. Sergio Bellarote di Genova Brignole che ha perduto il Padre ed a Mario Casanova di Genova PP. al quale è mancato l'affetto della Mamma.

● **Al D.P.V.** di Genova Sampierdarena, annuale manifestazione curata dal Guci dell'impianto. Nella cornice del bel giardino, onore e vanto del Capo Deposito Titolare sig. Buscaglia, il Capo dell'Ufficio Movimento ing. Davite ha consegnato le medaglie ed i diplomi rivolgendo ai pensionati, il compiacimento dell'Azienda. Presenti anche il Capo Reparto Personale Treni sig. Chiarugi, il cav. Retteghieri, rappresentanti sindacali e l'addetto alle Relazioni umane C.P.V. Mori. Hanno ricevuto l'ambito riconoscimento l'A.V. Alberto Baistrocchi, C.T. Vincenzo De Roberti, A.V. Meo Brillante, C.T. Ives Pajarini, A.V. Silvio Tassara ed il CPV. Sup. Giovanni Pintore.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Promossa dall'U.I.C.** in collaborazione con l'organizzazione internazionale dei musei del trasporto, si è svolta, presso il Museo della scienza e della tecnica, in Milano, inaugurata dal presidente Avv. Ogliari e dal nostro Direttore Compartimentale Ing. Sottile, una mostra di pannelli fotografici illustrante i progressi ottenuti dalle ferrovie europee negli ultimi vent'anni ed il loro sviluppo futuro. L'esposizione mostra il potente treno TGV francese (300 km/ora), un ricordo di Stephenson del 1825, i collegamenti continentali TEE fra 185 città (pari a 160.000 chilometri di linea) i treni più veloci del mondo.

● **Promozioni.** Revisore superiore di 1ª cl. è il Cav. Pasquale Poppa e Segretario sup. 1ª classe è Francesco Puritani, entrambi dirigenti di Reparto all'Ufficio Movimento. Benché già in pensione, colleghi ed amici inviano calde felicitazioni.

● **Salutato** da tutto il personale dell'Ufficio Lavori ha lasciato il servizio per limiti di età, il Geom. Giuseppe Antona, Capo del Riparto di Voghera. Buona e lunga quiescenza!

● **Notizie D.L.F.** La Sezione filatelica ferroviaria milanese ha organizzato, col contributo del locale DLF, un concorso di disegno avente per tema « La mia città », aperto ai giovani filatelici. Il lavoro di Paola Orlandi ha ottenuto il consenso della giuria composta dai signori Fortuna, Franchi, Bosoni, Chiarot, Madricardo. Nell'ordine, in graduatoria seguono: Graziella Leccioli e Fulvio Giussani (ex aequo) Rosa Bombaci, Paolo Zanoncelli, Massimo Giussani. Il disegno vincitore sarà riprodotto su una cartolina celebrante la V Mostra di filatelia DLF che verrà allestita in novembre prossimo.

● **Marcia nuziale:** Per la dott. Luigina Feretti, figlia del C.G. Sup. di Cremona Medardo, e per il dott. Gabriele Giovannini. Felicitazioni.

● **Binario dieci.** Con la votazione di 60/60, ha conseguito il diploma di geometra presso l'Istituto Pitagora di Milano, Bruno Donno, figlio del C.G. Sovr. Luigi della V.A. di Milano C.le. Rallegramenti.

● **Condoglianze** sentite ai familiari dell'Operaio spec. Flavio Sona, del Reparto 21/E (TE) di Treviglio, deceduto per infortunio sul lavoro; ai congiunti del 1° Manovratore Giovanni Delvò, di Milano C.le; del Capo stazione sup. Guido Denti, di Cremona; di Giancarlo Pasi, Verificatore della Squadra Rialzo di Chiasso.

NAPOLI

Redattore:
Pasquale Piscitelli
Tel. 4181

● **Cicogna express:** Il dr. Paolino di Salle, Segretario presso l'U.P.C. di Napoli, è diventato papà. La gentile consorte prof.sa Anna Maria D'Aristotile, ha dato alla luce una bellissima bambina cui è stato dato il nome di Anna. Alla piccola Anna ed ai suoi genitori vivissimi auguri.

● **Lauree:** Moltissimi auguri alla Sig.na Margherita Pappalardo, figlia del C.T. Vincenzo, la quale si è laureata in materie letterarie presso la succursale di Brescia dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, riportando la brillante votazione di 110 e lode.

Si è laureato in ingegneria elettronica Lucio Di Costanzo, figlio dell'Appl. Tecn. Capo Filippo, discutendo un'interessante tesi sul controllo di un reattore nucleare, con particolare riferimento ad un B.W.R. — Relatore il ch.mo prof. F. Mazzoleni. Al giovane ingegnere complimenti ed auguri di sempre maggiori affermazioni.

● **La famiglia ferroviaria** si rinnova: Maria Rosaria Cataldo, Maria Fontana n. Mennitti, Anna Luciano n. Affabile, Gaetano Nutile, Luca Silvestri, Vincenzo Silvestri, Giuseppina Sorge, Maria Rosaria Schiavo, Vanda Visciano: ecco alcuni dei giovani recentemente entrati a far parte della nostra Azienda. A tutti auguri di buon lavoro.

● **Lutti:** Ci uniamo nel dolore alla famiglia del Manovratore della stazione di Salerno Francesco Vitale, stroncato da un male inesorabile alla giovane età di 35 anni.

E' venuto a mancare il C.S.P.le a.r. cav. Giulio Capone, già della stazione di S. Giuseppe Vesuviano. Alla ved. Sig.ra Elena ed ai figli dr. Rosario e Sig.ra Lina le nostre più sentite condoglianze.

● **Gradito ritorno:** Dopo una parentesi abbastanza lunga è ritornato alla dirigenza dell'Ufficio Personale Comp.le di Napoli il Dirigente Superiore dott. Raffaele Brancaccio, proveniente dal Servizio Personale. « Voci », i ferrovieri napoletani ed, in particolare, quelli dell'U.P.C. augurano al dr. Brancaccio buon lavoro.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Organizzata** dalla « Gestione Impianto » del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, si è svolta nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Palermo una simpatica cerimonia nel corso della quale sono stati festeggiati i col-

Tante cartoline per Bernardo

PER BERNARDO CINTIONI ciò che avvenne quel 12 giugno del 1963 ha avuto una importanza tale da costituire il punto di riferimento basilare della sua vita, più ancora della guerra, del matrimonio e della nascita delle figlie. Quando parla della carriera, dei trasferimenti, delle promozioni lo fa indicando sempre se un certo evento si è verificato prima o dopo quella giornata in cui contribuì in modo determinante a scongiurare il pericolo che incombeva su un convoglio carico di viaggiatori.

Quel giorno Cintioni si trovava con la squadra di cui era capo a lavorare lungo la linea, all'altezza del Km 60+445 del tratto che unisce Civitanova Marche ad Albacina. Come sempre era attento al lavoro dei suoi uomini e seguiva sull'orologio il trascorrere dei minuti visto che tra poco sarebbe dovuto transitare un convoglio, l'AT 819. Ad un certo punto vide il sorvegliante di un casello poco distante uscire trafelato agitando la bandiera rossa. Senza perdere tempo a chiedere spiegazioni si precipitò nella direzione da cui sarebbe dovuto giungere il treno, correndo al centro della massicciata ed agitando il berretto. Una volta fermata l'automotrice il casellante sopraggiunto poté spiegare che c'erano tre carri merci che erano sfuggiti, a causa della pendenza, da una stazione a monte e bisognava far retrocedere il convoglio in tutta fretta. E' questo un fatto eccezionale che il regolamento contempla tra le varie ipotesi di irregolarità. Ma un conto è quello che prescrivono le norme, leggerle, un conto trovarsi nella tragica contingenza di applicarle. Comunque Cintioni mentre il treno retrocedeva cercava con i suoi uomini di accumulare sui binari tutto il materiale possibile per arrestare i tre carri. Ma la forte pendenza della linea e la velocità per la lunga rincorsa fecero superare in un baleno l'ostacolo. A questo punto Cintioni si preoccupò di quello che sarebbe accaduto lungo la linea ovviamente non avvertita dell'irregolarità: balzò quindi sulla sua motoretta e prese a correre nella stessa direzione dei carri, ringraziando in cuor suo la buona sorte che in quel punto fa passare la nazionale accanto alla strada ferrata. Poté così dare l'allarme lungo la linea, ai passaggi a livello e in stazione collaborare con il personale per smistare i tre carri su un binario morto ove finirono col demolirsi.

Tutto si era svolto in pochi minuti suscitando però tra i viaggiatori notevole impressione; l'automotrice era gremita di studenti impegnati con gli esami di fine anno ed alcuni si rifiutarono di proseguire, altri presero ad inveire contro il nostro personale. Cintioni ebbe il suo da fare per calmare gli animi. « State boni... voi non sbajate mai? E' annata bene, non è successo gnente... carmateve, fijoli, fate li boni... ».

Come accade in certi casi venne aperta una inchiesta: qualcuno purtroppo pagò per non aver preso le necessarie precauzioni ed essersi lasciato sfuggire i tre carri. Per Cintioni ed il casellante le cose andarono diversamente: dopo circa un anno il Comitato d'Esercizio deliberò la concessione di un premio eccezionale che per Cintioni raggiunse le diecimila lire. Questi non fece caso alla esiguità della cifra, ma al contrario fu ben felice di constatare che i superiori avevano apprezzato il suo gesto ed anche se lo choc di quella giornata gli aveva lasciato qualche traccia archiviò il tutto e riprese la vita di ogni giorno fino...

Fino a quando, trascorsi dieci anni, ed ormai in pensione da sette si pose la domanda: quanti tra i giovani che erano su quel treno si ricorderanno di me? Quanti si renderanno conto di dovere in parte anche a me la loro vita? Quanti a distanza di tempo saranno pronti a ripetere le proteste di quel giorno? Pose la domanda ad un settimanale di grande diffusione, la « Domenica del Corriere » che pubblicò le poche righe del suo scritto e senza neppure eccessivo rilievo.

Ebbe così inizio un periodo di duro lavoro per il postino di Giulianova Lido: non risposero infatti solamente i viaggiatori dell'AT 819, ma migliaia di lettori, commossi dalle espressioni usate dal Cintioni e dalla semplicità della sua richiesta. Non chiedeva elogi o premi, ritenendosi pago di quello che la ferrovia gli aveva dato, ma voleva una cartolina con cui allietare i giorni della sua pensione, la certezza che qualcuno non aveva dimenticato il suo gesto, un gesto in cui compendiava tutta la sua vita ferroviaria.

Dalla Svizzera, dall'Etiopia, dalla Germania, dal Venezuela, dagli angoli più disparati della Penisola gli sono giunte lettere, cartoline, inviti, attestati di amicizia, offerte di ospitalità. Sconosciuti che scrivevano per esprimere la propria solidarietà, l'ammirazione per il gesto e per la modestia del suo comportamento. Scrissero anche gli studenti di allora, ricordando i particolari della giornata ed i più rammaricandosi di essersi fatti prendere dall'ira ed aver usato espressioni dure nei confronti del personale che al contrario si era prodigato per salvare la loro vita.

A questo punto Cintioni ha pensato a « Voci »: ha voluto raccontare l'episodio, non quello drammatico di dieci anni fa, ma quello delle migliaia e migliaia di lettere e cartoline ricevute. « I ferrovieri e soprattutto i giovani, ci ha detto, debbono sapere che i viaggiatori non sono cattivi; se qualche volta ci trattano male è perché non si rendono conto, non conoscono i nostri sacrifici ».

Cintioni vive a Giulianova e divide le sue giornate tra la casa che vi si è costruita, la stazione e l'accogliente sede del D.L.F. « Leggo "Voci" fin da quando è uscito il primo numero. Adesso mi aiuta a restare in ferrovia, tra gli amici. Leggo le notizie che riguardano noi pensionati ed anche tutte le altre, così mi sento ancora in mezzo a tutti i ferrovieri, come una volta ». Ma la sua preoccupazione sono i giovani, le nuove leve: « Sono bravi anche i giovani di adesso, me ne sono accorto quando a ottobre ho visto la fotografia di quelli premiati per gli atti di valore. La maggior parte sono giovani... fate bene a pubblicare la fotografia, però dovete dire che i ferrovieri sono fatti così, come quei giovani, come me: non chiedono premi, medaglie. Per me la soddisfazione maggiore me l'avete data voi quando avete scritto per chiedermi notizie sulle cartoline e su quello che avevo fatto. Sono stato contento, mi sono commosso, proprio così, mi sono commosso, scrivetelo... ».

I tavoli e le sedie sono ingombri delle cartoline e delle lettere ricevute. Per l'ennesima volta si accinge a ricomporre i pacchi, a rimettere assieme con cura ogni lettera nella sua busta; sono tante e l'operazione prenderà del tempo, ma non se ne rammarica e con lui sua moglie, lei che lo vide sfrecciare davanti casa con la motoretta al massimo dei giri, tutto teso nel generoso tentativo di salvare i giovani dell'AT 819.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

leghi posti in quiescenza durante il corrente anno.

Alla cerimonia è intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, il quale ha manifestato il suo compiacimento per l'iniziativa, formulando l'augurio più fervido ai neopensionati. A tutti è stata consegnata una medaglia d'oro ricordo ed un'artistica pergamena. A conclusione della cerimonia è stata anche consegnata al Primo Dirigente dott. Angelo Vaccaro, Vice Consigliere Ministeriale presso il Servizio Movimento, una medaglia d'oro in riconoscenza dei vincoli affettivi e di stima che lo legano al DPV di Palermo, che ebbe a dargli i natali di ferroviere quale Conduttore in prova. Un plauso merita il responsabile della « Gestione » Capo Treno Andrea Di Vita per la perfetta organizzazione della cerimonia.

Fra i numerosissimi presenti il C.P.V. Sovr. Cav. Angelo Costanzo, Titolare del DPV, il Primo Aggiunto dello stesso Impianto C.P.V. Sovr. Alfredo Sortino, il C.P.V. Sup. Antonio Vinci.

● **Mostre:** Il Prof. Basilio Di Salvo, Segretario Tecnico Superiore presso l'Ufficio Lavori Compartimentale, ha partecipato recentemente al concorso di pittura estemporanea di Sferracavallo, classificandosi al 3° posto con l'opera « Barcarello ». La manifestazione era stata organizzata dall'Azienda Autonoma di Turismo per Palermo e Monreale. Complimenti per la lusinghiera affermazione.

● **Cicogna express:** Con l'arrivo della vispa Roberta l'amico Cav. Aldo Baldaro, Capo Reparto Movimento Linea di Catania è diventato nonno. Complimenti ed auguri vivissimi.

● **Nozze:** L'Operaio dell'armamento Vincenzo Di Cristina, del 24° Tronco Lavori di Motta S. Anastasia, ha contratto matrimonio con la gentile signorina Onofria Costa. Augurissimi.

● **Nozze.** La gentile signorina Rossella Insalaco, figlia del Segr. T. Giuseppe, dell'Ufficio Materiale e Trazione, si è unita in matrimonio con sig. Salvatore Cardella. Auguri di benessere e felicità.

● **Nozze d'argento.** Il Segr. Sup. Vito Fasulo, Capo del Reparto l.l. dell'U.P.C., ha festeggiato le nozze d'argento. Al caro Vito ed alla sua gentile consorte Sig.ra Gina, formuliamo i nostri più vivi rallegramenti.

● **Onorificenze:** Il Rev. Sup. di 1ª cl. dott. Agatino Carroccio, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, è stato insignito della onorificenza di Cavaliere dell'ordine al merito della R.I. Complimenti per il meritato riconoscimento.

● **Cicogna express** per Filippo Antonio Cicero del C.G. Giuseppe, della stazione di Termini Imerese, per Vincenzo Fabio La Placa, del Gestore di 1ª cl. Salvatore, dell'Ufficio Personale Compartimentale.

● **Binario dieci:** Per Gioacchino Dimitri, figlio del Segr. T. Sup. dott. Cosimo, dell'Ufficio Materiale e Trazione, per aver conseguito la maturità scientifica con la votazione di 60/60.

● **Laurea.** Col massimo dei voti si è laureato in matematica, presso l'Università di Palermo, Giovanni Castelli, figlio del Segr. Sup. Antonio, dell'Ufficio Materiale e Trazione, discutendo la tesi: « La meccanica dei fluidi ». Relatore il Ch.mo Prof. Gaetano Colleo.

Al neo-dottore i nostri complimenti.

REGGIO CAL.

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Primo piano.** Il dott. Napoleone Pezzato, Segr. Sup. di 1ª cl. è stato nominato Cavaliere della Repubblica con decreto del Capo dello Stato. Al neo Cavaliere, tra l'altro nostro valido collaboratore, gli auguri della Redazione di « Voci ». I nostri auguri anche al C.G. P.le a.r. Vincenzo Morabito, nominato Cavaliere.

● **Fiori d'arancio.** Nella Chiesa del SS. Salvatore di Saline Joniche si è sposata l'insegnante Franca Verduci, figlia del C.S. a.r. Antonio, con l'Ing. Lillo Barbaro.

La figlia dell'Appl. Pr. a.r. Angelo Sartiano, dottoressa Memy, si è sposata con il dott. Bruno Poletti. Ai neo-coniugi è pervenuta la Benedizione del Papa e del Cardinale Poletti, cugino dello sposo.

Marcia nuziale per il C.S. Luciano Zuccaro che si è sposato con la signorina Teresa Ascolese Auguri anche al 1° Dev. Monaco Aniello per il matrimonio della figlia Angelina.

A tutti i nostri cordiali auguri.

● **Cicogna express:** Festa in casa dell'Ass. di St. Giovanni Barillà di Villa San Giovanni: la moglie Sig.ra Santina ha dato alla luce Giuseppe, il primogenito. E' nato Bruno Ravenda, figlio dell'Ass. C. di Staz. a Reggio Centrale e della signora Maria. Il C.T. Domenico Laganà, distaccato presso l'Ufficio Ragioneria Comp.le, è diventato papà per la prima volta. La moglie, signora Paola ha dato alla luce una bimba alla quale è stato dato il nome di Giovanna Simona. A tutti i genitori ed ai neonati gli auguri di « Voci ».

● **Nozze d'oro:** Cinquant'anni assieme è un bel traguardo: Antonio Marino, ferroviere in pensione, e la moglie Rosina Ferraro circondati dall'affetto dei figli e dei nipoti lo hanno festeggiato. Tra i figli vi sono anche due ferrovieri. Giovanni macchinista presso il Deposito di Paola e Natale A. macchinista a Reggio. Auguri.

● **Commiato:** Nei locali della Rimessa Locomotive di Villa S. Giovanni sono stati festeggiati i macchinisti Pasquale Romeo, Vincenzo Bruzzese, Francesco Fornace e Giuseppe Catanzariti e gli A. macchinisti Paolo Chilà, Francesco Modafferi e Mauro Madonia, collocati a riposo. Parole di circostanza sono state pronunciate dal Titolare della Rimessa, Capo Dep. Biagio Romano. Per i neo pensionati, che hanno anche offerto un rinfresco, ha ringraziato il macchinista Pasquale Romeo.

● **Continua** a mietere successi nel campo musicale Milena Fichera, figlia del Segretario Antonino dell'Ufficio Movimento. Recentemente è stata acclamata dai cittadini di Pellaro, in occasione dei festeggiamenti in onore del Santo Patrono.

ROMA
Servizi

● **Fiocco rosa** in casa del nostro Direttore diventato felicissimo nonno; i più fervidi auguri di « Voci » alla piccola Eleonora, alla mamma, signora Rita, al papà, ing. Giuseppe Masci al nostro Direttore ed alla gentile consorte signora Lisa.

● **Azzurro,** invece, il fiocco in casa di Natalia Casacci - Di Crescenzo, figlia del nostro Redattore Capo. Al piccolo Yuri, ai genitori, Natalia e Domenico ed ai nonni i più cordiali auguri di tutti gli amici della Redazione.

● **Lauree:** Gianfranco Gazzetti, figlio di Gianluigi Capo dell'Ufficio Stampa del Ministro e nostro collaboratore si è laureato in Lettere con il massimo dei voti discutendo, relatore il prof. Castagnoli, una interessante tesi di archeologia dal titolo « Aricia ». Il Segretario Agostino de Lieto Vollaro, del Servizio Personale con un bel 110/110 si è laureato in Giurisprudenza discutendo, relatore il prof. Cardia, una tesi su un particolare aspetto della previdenza sociale: l'applicazione delle assicurazioni sociali nei confronti del clero. Auguri.

Paolo Paolessi figlio del Segr. Sup. Renzo del C.E.U. di Roma Prenestina si è laureato con lusinghiera votazione in ingegneria civile. Auguri.

Il Segr. Michele Rosario D'Amico del Servizio Approvvigionamenti si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università di Messina; felicitazioni.

● **Promozioni:** il dr. Lelio Di Giacomo, Sergio Pirotti e Renato Simonetti degli Approvv.ti, sono stati promossi Segr. Sup. di 1ª cl. Auguri.

● **Onorificenze:** Complimenti ai colleghi degli Approvv.ti nominati « Cavaliere » al merito della R.I.: Michele Jacovone, Francesco Leonardi, Giovanni Monti e Pietro Tursi.

● **Il nostro saluto** ai colleghi degli Approvv.ti che hanno lasciato il servizio: i Segr. Sup. Berardino Cieri, Silvio Petrelli e Alessandro Scodellari; il Capo Tec. Sup. Pierino Castelletti; i segr. Pietro Calella e Aldo Di Stefano; gli App. Capo Aurelio Loreti, Paolo Rughetti, Argentino Pettinelli e Domenico Villanova; i Comm. Capo Francesco Buffoni e Libero Scappaticci; gli Op. Spec. Riziero Gentilezza e Luigi Mantellini; gli Aus. Mag. Angelo Trevi, Antonio Gaglionati, Pietro Donati e Giovanni Adriani.

● **Condoglianze** al dirigente la Tipografia FS cav. Luigi Costa, per la dipartita del genitore; alla famiglia dell'App. Capo a riposo Renato Sabelli, degli Approv.ti recentemente deceduto.

● **Cicogna express.** Alla Segr. Donatella Giuliani e al Segr. tecn. Filippo Paone (ambedue del Serv. Approvv.ti) i nostri più vivi auguri per la nascita di Emanuele in casa Giuliani e di Domenico in casa Paone.

Il nostro « benvenuto » a Gianluca di Giorgio Trotta, Arianna di Giulio Bencini, Lucia di Amedeo Sattella, Cristiana di Angelo Cortese, Marina di Tertulliano Magnanini, Francesca di Franco Matteucci, Tommaso di Antonio Graziani, Lucilla di Dino Leone, Giovan Battista di Aldo Capogreco e Letizia di Roberto Iannucci.

● **Marcia nuziale:** Il Segr. Sup. Nunzio Cardillo ha impalmato Myriam Merlo, e il Segr. Carlo Laurello, Raffaella Macchiando. Auguri di felicità e benessere anche al Segr. Salvatore Della Gatta, che ha impalmato la signorina Maria Domenica Pecovela. Auguri altrettanto cari ai colleghi degli Approvvigionamenti segr. Silvano Caratelli e op. spec. Alberto Caffari, le cui figliuole — ambedue con lo stesso bel nome di Daniela — sono convolate felicemente a nozze.

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **Un folto gruppo** di ferrovieri, i cui meriti vanno ben oltre il riconoscimento ricevuto con la promozione, è giunto sulla vetta della dirigenza del personale dell'esercizio. Luigi Simeoni (detto Giggetto), titolare del Deposito P.V. di Roma Smist.to, anziano e valido nostro collaboratore, il quale ha realizzato una splendida accoppiata: alla promozione ha aggiunto il titolo di « Cavaliere al merito della Repubblica Italiana», Antonio Palma titolare del Deposito P.V. di Cassino, Ernesto Ventucci titolare del Dep. P.V. di Sulmona, Giuliano Rampini 1° Aggiunto del Dep. P.V. di Roma Termini, Domenico D'Arpino del Reparto Autorizzazione Treni, Tommaso Di Rollo Titolare del Dep. P.V. di Roma Tiburtina promossi Capi Deposito P.V. Sovrintendenti. Valter Brandini, dirigente la Segreteria Scambi e Manovra, Silvio Corazza dirigente dell'Ufficio Telegrafico, Federico Del Mare e Gino Ceccaroni istruttori presso la scuola professionale dell'Ufficio Movimento, Riccardo Marchesani, dirigente della Segreteria di Roma Termini, Venanzio Spuri, dirigente dell'Ufficio economato, Natale Stella Dirigente l'Ufficio Cassa e Valori, Camillo Benegiamo Capo della Segreteria del Servizio Personale, Romeo Rossetti

del Reparto Navigazione sono stati pormossi Capi Gestione Sovrintendenti. Neo-promossi Capi Stazione Sovrintendenti sono: Tommaso Fraioli, capo scalo al Parco Prenestino, Enzo Gasparotto, Valerio Querci, Gaetano Scudellari, Ugo Nardini, Angelo Panattaro del Reparto Movimento di Roma Termini.

A tutti felicitazioni.

● **Binario 10:** Con il massimo dei voti e la lode Amleto Mancini figlio del C. Staz. Sup. a riposo di Monterotondo si è addottorato in Medicina e Chirurgia, discutendo la tesi sperimentale: « La splenoportografia, attuali indicazioni e limiti ». Relatore il Ch.mo prof. Gianfranco Fegiz dell'Istituto di Patologia Chirurgica dell'Università di Roma.

L'amore per la ricerca e lo studio hanno portato Italo Cardinali Capo Pers. Viagg. Sup. presso il Deposito di Orte all'età di 41 anni a conseguire il Diploma di Maturità per Geometri nella sessione estiva degli esami di Stato. Insieme ai complimenti di rito, gli formuliamo l'augurio di poterlo presto salutare come neolaureato.

Presso l'Università degli studi di Roma, si è laureata in Pedagogia con 110 la signorina Anna Maria Nardone figlia del C.T. Antonio del Dep. P.V. di Cassino. Relatore il Ch.mo prof. Gallinari. In medicina e chirurgia si è laureato Armando Antonelli figlio di Libero della Stazione di Roccasecca. Ai due giovani i calorosi auguri di « Voci ».

● **Cicogna Express.** E' nata Fabiana: complimenti al papà Man.re Silvano Fucci e alla mamma signora Angela. In casa del Capotreno Salvatore De Magistris del Dep. P.V. di Orte ad Assunta ed Umberto si è aggiunto Angelo.

La famiglia del C. Gest. Sup. Innocenzo Nicchi dell'Ufficio Informazioni e quella dell'Assistente Capo Vincenzo Mai si sono arricchite di due nuovi componenti: Maurizio e Paola che con il loro arrivo portano nuova gioia ai loro genitori.

Si chiama Alessandra la bella bimba che il 27 luglio la cicogna ha regalato ai coniugi Stella e Alessandro Marinelli dell'Ufficio Trazione di Roma. Ai felici genitori ed al nonno cav. Primo, Capo Deposito Divisionale dell'Ufficio Trazione i migliori auguri.

● **I nostri lutti** - Il Personale del Deposito P.V. di Roma Smistamento partecipa al dolore della famiglia Landrieri per la morte del'Ass. Viagg. a r. Armando, suocero del Capotreno Guerrino Volpe.

Ricordiamo a tutti la Signora Antonia Pace, moglie dell'Assistente di Stazione Giovanni, mamma affettuosa di Maurizio ed Anna, deceduta mentre cercava di soccorrere una persona in pericolo.

Profonda commozione ha destato la scomparsa del C. Staz. Sup. Primo Petrucci da 22 anni in servizio presso la Stazione di Ceccano, amato e benvoluto da tutti e di cui tutti ricordano la bontà e l'amore per il prossimo. Condoglianze alla famiglia di Massimo Cherubini, Macch. a r. del Dep. di Roma S. Lorenzo, deceduto recentemente.

A 46 anni è deceduto l'operaio d'Armamento Mariano Cavenese del 34° Tronco Lavori di Colleferro, lasciando nel lutto e nel dolore la moglie ed il figlio.

● **Onorificenze** - Arpino, la ridente cittadina natale di Marco Tullio Cicerone, ha un Cavaliere in più. Si tratta del Gestore Capo Calogero Puccio che con recente provvedimento del Presidente della Repubblica è stato insignito dell'alta onorificenza.

Le promozioni si possono conseguire anche da pensionati. Ne ha dato dimostrazione il Cond. a riposo Alfonso Crifò del Dep. P.V. di Roma Termini che con provvedimento del Presidente della Repubblica è stato elevato dal rango di Cavaliere a quello di Cav. Ufficiale. Ce ne complimentiamo.

● **Commiato** Il Cavalier Guido Peticca, Capo Reparto dei Controllori di Roma Termini dopo oltre 38 anni effettivi di servizio, è stato collocato in quiescenza per limiti di età e di servizio dal 20.7.75. A salutarlo e ringraziarlo per la proficua opera svolta al festoso banchetto organizzato per l'occasione sono intervenuti l'ing. Di Falco, l'ing. Salomone, il dr. Guida, il dr. Di Bella e tanti amici.

Gli operai specializzati Arduino Di Iacovo e Luigi Fabrizi hanno festeggiato presso un caratteristico ristorante dei Castelli Romani la loro messa in quiescenza con gli amici e colleghi che li hanno affiancati in oltre 40 anni di lodevole servizio. Auguri ad entrambi; auguri anche all'Ass. Viagg. Michele Romoli del Dep. P.V. di Roma T.ni ed al Capotreno Cesidio Di Tommaso del Dep. P.V. di Sulmona che di recente hanno lasciato la nostra azienda.

● **Nozze d'Oro** - Circondati da uno stuolo di parenti e amici hanno festeggiato le nozze d'oro Giulio Alimandi Cav. di Vittorio Veneto e Rosa Ruscitti. Auguri cordiali da Voci.

● **Fiori d'Arancio** per Lucia Gubbiotti figlia del Cond. Paolo del Servizio Movimento che si è unita in matrimonio con il Cond. i.p. Domenico Cotulelli del D.P.V. di Roma. Auguri e cordialità.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Dopo più** di trentasei anni di servizio, per raggiunti limiti di età ha lasciato il Rep. 13 del Controllo Merci il Segret. Sup. Luigi Spinelli. Conosciutissimo per la sua bonomia e spregiudicata arguzia, oltreché per il suo zelo di Capo Reparto, l'« anziano della rotaia » Spinelli ha abbandonato la sua scrivania al terzo piano del « palassùn » di corso Peschiera.

Al collega, già festeggiato nella circostanza con una « abbuffata » fuori ordinanza, ancora tanti auguri di lunga e serena quiescenza.

Gli stessi sinceri auguri rivolgiamo ai Capi Treno Francesco Abbate e Federico Estienne, del DPV di Cuneo, da poco collocati a riposo.

● **Tante** felicitazioni al Titolare di Carmagnola, C.S. Sup. Antonio Appendino, recentemente promosso Sovrintendente.

● **Marcia nuziale** - Il Segretario Ornella Costanzo, del 24° Reparto Ragioneria, ha da poco coronato il suo sogno d'amore con il sig. Giorgio Pelassa nel Santuario torinese di S. Rita; nella Chiesa della Madonna del Carmine di Garessio il Gestore di 1ª cl. Luciano Rubaldo, della Stazione di Trappa, si è unito in matrimonio con la gentile signorina Rosa Somà ed a Genova il C.S. Mario Gandini, della Stazione di Carmagnola, con la gentile signorina Maria De Manna. Un fer-matrimoni,o invece, hanno celebrato i colleghi Nicoletta Siccardi, Assistente di Stazione a Saluzzo, con Luciano Secco, Capo Treno del D.P.V. di Ceva, ed il Capo Gestione Cristoforo Quarati, della Stazione di Alessandria, con l'Assistente Bianca Valzania, dello stesso Impianto. La marcia nuziale è poi risuonata ancora presso il D.L. di Cuneo per: il Manov.le Spec. Ettore Carletto e la signorina Maria grazia Gazzola, il Macch. TM. Tarcisio Piacenza e la signorina Ines Quaglia, il Manov.le Valerio Tarò e la signorina Angela Rossotti, l'A.M. Giulio Picco e la signorina Francesca Abbona, l'A.M. Gianpiero Polpetta e la signorina Lidia Bertone, l'A.M. Luciano Antimi e la signorina Umbra Gatti, il Manov.le Giovanni Bertolino e la signorina Cesarina Bongiovanni, il Macch. Pietro Dalmasso e la signorina Elena Dalmasso, l'A.M. Carluccio Bertola e la signorina Viviana Roello.

Sempre a Cuneo, al Deposito P.V., si sono uniti in matrimonio: il dr. prof. Luciano Cappel-

Ben due stendardi della sicurezza sono andati all'8° Reparto Lavori di Caltagirone del Compartimento di Palermo. Gli stendardi sono stati assegnati per la graduatoria relativa all'indice di frequenza (0,08) e a quella per la diminuzione dell'indice di frequenza (—1,05) infortunistica.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

lari, figlio del Titolare Athos, e la signorina Arch. Lucia Di Girolamo; il Capo Treno Pier Michele Fenoglio e la signorina Roberta Terracini; il Cond. Giuseppe Alfonso e la signorina Maria Teresa Cappa ed il Conduttore Giovanni Biolatti con la signorina Clara Mondino. A tutti i più fervidi auguri di felicità e ogni bene.

● **Cicogna express** particolarmente generosa al DL di Cuneo: Rosalba al Manov. Michele Di Franco, Stefano al Manov. Domenico Bianchi, Sara all'A.M. Bartolomeo Forzano, Giovanni al Csq. Manovali Lorenzo Dalmasso, Sabrina al Manov. Giorgio Dalmasso, Raffaella al Manov. Mario Favole. Al D.P.V. di Cuneo: Luca al Capo Treno Livio Griseri, Enrico al Capo Treno Giuseppe Pepino, Giorgio al Conduttore Giovanni Falco, Luca all'Ass. Viagg. Antonino Airaldi, Nadia al Capo Treno Piero Torta, Floriana al Conduttore Domenico Biolatti. Ad Alessandria Centrale: la primogenita Rossella al C.S. Elio Debenedetti ed il primogenito Michele al Capo Gestione Giancarlo Traverso; la terzogenita Maria Pia al 1° Manovratore Vincenzo Lascala, della Stazione di Carmagnola.

A tutti i felici genitori le più vive congratulazioni ed ai piccoli i più sinceri auguri.

● **Lutti** E' improvvisamente mancato Archimede Vanasia, scultore e pittore di chiara fama; a 59 anni la morte lo ha rapito, appena una settimana dopo che aveva deciso di mettersi in pensione. L'unanime cordoglio di tutti i colleghi sia di conforto alla Famiglia di questo uomo apprezzato e stimato da tutti.

L'Applicato Felice Galvagno, pure del Controllo Merci, Reparto Protocollo, è improvvisamente deceduto all'età di 58 anni. Ben voluto nell'ambiente di lavoro per il suo attaccamento al dovere ed il suo zelo, lascia un vuoto incolmabile; alla vedova ed ai figli le più sentite condoglianze. Fraterna solidarietà anche per il Manovale Angelo Bellone, del DL di Cuneo, al quale è recentemente venuto a mancare il papà Clemente.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 766

● **Congratulazioni** vivissime al Capo Reparto Amministrativo del D.L. di Udine Ugo Baratta che ha raggiunto la qualifica di vertice di Segretario Super. di 1ª cl., al geom. Luigi Bertozzi, già Capo del 3° Riparto Lavori di Portogruaro, che ha ottenuto la promozione a Segret. Tecn. Sup. di 1ª cl., alla signora Crevatin Anna Maria, dell'Ufficio Materiale e Trazione ma distaccata al D.L.F. di Trieste, ed a Guglielmo De Vescovi del locale Ufficio Commerciale e del Traffico, che sono stati promossi alla qualifica di Segretario Super., nonché ad Aurelio Fabro, Dirigente della Sq.R. di Udine, ed a Remo Toffolo, Dirigente dell'Officina Locomotive del D.L. di Udine, che sono divenuti Capi Tecnici Sovrint.

A Capo Deposito Sovrint. è invece giunto Enzo Dose, Capo del settore R.L. del D.L. di Udine, mentre Renato Padovan, Dirigente della Scuola Professionale del locale Uff. Movimento, ha raggiunto la qualifica di Capo Staz. Sovr., Oliviero Ceccolini, Capo del Reparto Utilizzazione Personale Viaggiante, quella di Capo Personale Viagg. Sovrint. e Giuseppe Russo, Capo del Reparto Controllori Viaggianti, quella di Controlloria Viagg. Sovrint.

Sono stati, poi, promossi alla qualifica di Capo Gestione Sovrintendente: Ivo Agostinis, dell'Impianto di Tarvisio; Spartaco Auteri di Trieste C.le; Antonio Barresi di Prosecco; Ugo Bellina di Pontebba; Francesco Botosso di Villa Opicina; Alpino Braida di Udine; Achille Bruniera di Trieste C.le; Alfredo Codella di Trieste C.le; Guido Craighero di Tarvisio C.le; Carlo Della Schiava di Pontebba; Marzio Del Torre di Udine; Ermanno De Michielis di Udine; Ennio De Vita di Trieste C.le; Quinto Fantini del Reparto Traffico di Udine; Giacinto Furlano di Tarvisio; Salvatore Fusco di Tarvisio; Carlo Krecic di Trieste C.le; Vincenzo Mancarella del locale Uff. Commerc. e Traff.; Duilio Medeossi di Monfalcone; Giorgio Niccoli di Triese C.M.; Bruno Perco di Gorizia; Luigi Ponti di Villa Opicina; Luciano Visintin di Gorizia; Domenico Zanardi di Trieste Aquilinia; Zefirino Zuzig di Trieste C.le.

● **E' giunto**, proveniente dal Compartimento di Bologna, il 1° Dirigente dr. Giuseppe Vitiello che ha assunto le funzioni di Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico.

Con la stessa decorrenza del 1° agosto, a seguito di trasferimento dal Compartimento di Reggio Calabria, ha assunto le funzioni di Capo del locale Ufficio Impianti Elettrici il 1° Dirigente dr. ing. Domenico Chiantera.

Il Segretario Antonio Marturano, del locale Ufficio Materiale e Trazione, ha lasciato il nostro Compartimento per quello di Bari.

● **Laurea** - Apprendiamo con compiacimento che presso l'Ateneo Tergestino si è laureato in Geologia, col massimo dei voti, l'Aiuto Macchinista del D.L. di Trieste C.le Di Jorio Giovanni, discutendo, con il Chiar.mo professor Tullio Largaiolli, la tesi sullo « Studio geologico e geotecnico dell'Altipiano di Pine in Provincia di Trento ».

● **Nozze** - Nella Chiesa del Rosario a Monfalcone, presente una folta schiera di parenti e di conoscenti, hanno coronato il loro sogno d'amore la signorina Maia Capasso, figlia dell'ex Ass. di Staz. di Trieste C.le, Luigi Capasso, e il signor Nereo Orsini.

Marcia nuziale per Fulvio Sanvidotto, figlio del Capo Gruppo della « Sezione Bocce » del D.L.F. di Cervignano Severino Sanvidotto, che ha impalmato nella Chiesa di S. Girolamo in Cervignano, la gentile signorina Enza Marconato.

Fiori d'arancio per Gianna Bovani, figlia del Segr. Sup. del locale Uff. Mater. e Traz. Vasco Bovani, che si è unita in matrimonio con Dario Leghissa. La cerimonia nuziale è stata officiata in Trieste nella suggestiva, ottocentesca chiesetta di « Villa Revoltella ». Nella Chiesa Maria Ausiliatrice di Trieste il Manovale Vladimiro Celihar, del D.L. di Trieste C.le, distaccato presso il locale Uff. Mater. e Traz., si è unito in matrimonio con la signorina Mara Leban. Anche l'Ausil. di Staz. Saverio Lenarduzzi, addetto al Circolo Ripartizione Veicoli dell'Uff. Movimento, si è sposato con la gentile signorina Maria Bellelmo, nella Chiesa di San Giacomo in Trieste.

Giungano agli sposi auguri di felicità da parte degli amici e di « Voci ».

● **I nati** - Alberto, di Egidio Bartoluzzi, Manovale della Stazione di Portogruaro. Auguri sinceri al grazioso marmocchio e alla gentile signora Ivana. Fiocco rosa sulla porta di casa del Segr. Giorgio Menegante per la nascita di Raffaella. Auguri sinceri al neonato, al caro collega e alla gentile signora Laura, da parte degli amici.

● **I lutti** - A soli 54 anni è deceduto l'Op. Spec. della Zona I.E. di Gemona Remigio Simeoni. Lascia la moglie e tre figli cui gli amici porgono sincere condoglianze.

Apprendiamo con dolore la scomparsa di Umberto De Carli, padre affettuoso del Segretario Superiore Vittorio, Capo del Reparto Bilancio del locale Ufficio Movimento.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Commiati** - Il dr. Gennaro Romagnuolo, Dirigente l'Ufficio Personale Comp.le di Verona, è stato trasferito alla sede centrale del Servizio. Lo sostituisce provvisoriamente il dr. Albino Mola proveniente da Torino. Per la settima volta nel giro di un biennio, abbiamo avuto al « Personale » un andirivieni di vertici. Attendiamo il « nuovo » e speriamo deciso a restare.

Il dr. Luigi Colletta degli Impianti Elettrici è stato inquadrato 1° Dirigente e trasferito a Milano. Per la sua esperienza e la personale capacità di risoluzione dei problemi più complessi, il dr. Colletta è stimato e apprezzato da tutti. Amante della montagna, possiede la tipica bontà e amorevolezza dei montanari pur nel cipiglio di uomo chiuso. Per questo è stato festeggiato in un simpatico simposio da tutti i collaboratori, amici e ovviamente dalle più alte gerarchie ferroviarie del Compartimento.

● **Gite** - Oltre un centinaio di ferrovieri e familiari, organizzati da Franchini e Riolfi dell'Ufficio Movimento per l'Associazione Europea dei Ferrovieri, hanno visitato l'isola di S. Lazzaro prospiciente il lido di Venezia. La pace naturale di quel minuscolo angolo di oasi armena (l'isola dal 1500 è di proprietà degli Armeni), la maestosità del rito liturgico tradizionale, i tesori d'arte custoditi con meticolosa cura, sono stati per i colleghi una pausa rigeneratrice domenicale rispetto alla caotica vita quotidiana, lontani dalle costanti preoccupazioni esistenziali. Recentemente un'altra comitiva di ferrovieri, in una gita organizzata dalle Sezioni D.L.F. di Verona e Firenze, ha soggiornato nella « plaja » della Costa Brava spagnola. Animatore d'eccezione: il Capo St. Sup. Adriano Ferrarin da Legnago che peraltro ha vinto il « Rodeo della Fiesta Campera » cui partecipano diversi paesi europei. Si trattava di debellare un toro con la forza delle braccia per ricevere il premio offerto da una famosa « Hacienda » del luogo. Nell'occasione del Rodeo i coniugi Belluco (Italo dell'Ufficio Personale) hanno festeggiato le nozze d'argento fra canti e libagioni di « Sangria ».

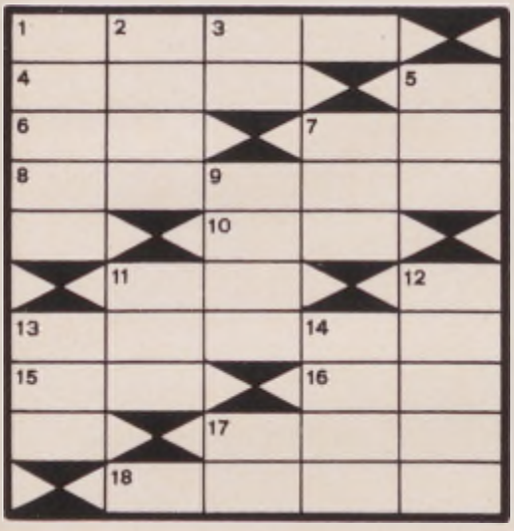
● **Nozze d'oro** quest'anno per il cav. Gino Cassi, Delegato Compartimentale per lo Sport che, insieme alla signora Elda è stato festeggiato dai figli, da un folto stuolo di nipoti con altrettanti parenti e accompagnati dagli auguri di tutti gli sportivi veronesi e del Compartimento.

● **Nella ricorrenza** del primo anniversario, 4 agosto, del criminoso attentato all'Italicus, la Federazione Provinciale SFI - SAUFI-SIUF di Bolzano ha organizzato una manifestazione rievocatrice del triste episodio. E' stato in particolare ricordato l'Operaio qual. Nunzio Russo del DL di Bolzano, perito con due persone della famiglia nella strage. Fra le numerose autorità cittadine e ferroviarie l'ing. Puccio, Direttore Compartimentale e l'ingegner Castellani, Capo Ufficio Trazione.

In una semplice cerimonia il 20 luglio a Merano, davanti alla lapide commemorativa del Deposito, è stato ricordato il sacrificio di Orlando Comina, giovane vita ferroviaria stroncata dall'odio bellico durante il periodo della liberazione? Alla presenza del padre del povero Comina, il Direttore Compartimentale, con parole significative di circostanza ha reso omaggio al collega che annualmente viene ricordato da coloro che lo sostituiscono.

● **Rino Poli**, Macchinista, è andato in pensione. Da provetto « maestro » ha, nell'ultimo quinquennio, prestato la sua esperienza all'attività dopolavoristica presso la Sezione di Verona. Rino continua ancora... Consigliere e Segretario del CD anche se, salutato dagli amici in un allegro simposio, il poeta Baganzani, in vernacolo, ha concluso « ...a noialtri ne resta, de farghe de cor, soltanto l'augurio, più caro e più sceto, de tanta fortuna, de ogni sorta de ben! ».

SORRIDA PREGO Umorismo giochi, passatempi

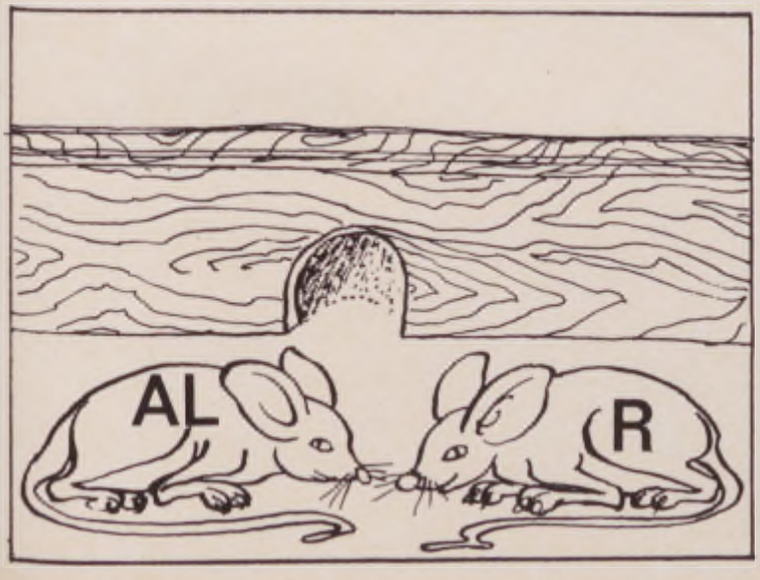


DEFINIZIONI - Orizzontali: 1) Antico gioco d'azzardo; 4) Lontana nel tempo; 6) Diletta; 7) Ristagno; 8) Una scienza esatta; 10) Gira... con le bevande alcooliche; 11) Sorreggono... i ladri; 13) Esagerata figura satirica od umoristica; 15) Bottini di guerra; 16) Il nome della Marlen della famosa canzone; 17) Gli uni sopra gli altri; 18) Un giorno della settimana.

Verticali: 1) Il Conte capostipite della Casa Savoia; 2) Sconfitte in guerra; 3) Vi si gioca d'azzardo; 5) La patria di Napoleone; 7) Un uomo atto a reggere lo Stato; 9) Comune in provincia di Macerata; 11) Rapì la bella Elena al marito Menelao; 12) Si muove su una sedia a rotelle; 13) Diede i natali a G. Garibaldi; 14) I fiori di Olanda; 17) Operazioni da perito.

S. CHIESA

REBUS (frase: 3.5.10.1.1.4 = 5.8.5.6) di Traiano



Cambio di vocale (7)

STRANI GUERRIERI

Noi siamo la legione della morte,
armati d'invisibili bastoni,
sappiamo aver ragione del più forte.
Ognun di noi nel suo caval montato
pel campo, sempre in guardia, ce ne andiamo
e il nostro segno... inviso abbiam lasciato.

IL PERSIANO

Anagramma (12 = 8,4)

L'EDITORE-DINAMITARDO FELTRINELLI

A chi ha brandito ognor, in forti cariche,
quell'arma che per lui fu micidiale,
si dimostrò essenzial, con tale impegno,
un consistente fondo... editoriale.

TRAIANO

Zeppa sillab. (1,10 = 5,8)

MIO FIGLIO SANDRO
UNIVERSITARIO A VITA?

Come faccia a studiar se ha grilli in testa
e in giro se ne va con pupe e vespa:
da solo, senza furia, mi son detto,
bisognerà ben fare un discorsetto.

ASCANIO

Zeppa (5/6)

BAMBINO VIZIATO

E' ben trattato, eppure a volte... piange.

SIMPLICIO

Indovinelli

VITTIMA DI UN RICATTO

Ero allora fornito d'abbondante
liquido circolante,
che in Banca di versar m'ero proposto.
Ma quando un tale (certo un... malvivente)
d'urgenza me l'ha chiesto,
di fronte a un individuo maldisposto
e al mortale pericolo incombente,
— visto che tipo era — ho fatto presto:
ho ceduto all'istante.

MARIN FALIERO

DOSTOIEWSKI

Spirto eletto, che il mondo ha illuminato,
finì in bolletta, povero scannato!

MARIN FALIERO

DAL MACELLAIO

Ha pronte le animelle ed il filetto
e intorno a tagli scelti va operando:
prepara un'ideal punta di petto...
e micio va strisciando.

CIAMPOLINO

AVVERTIMENTO

Filo per te, per le carezze morbide
che sai donarmi, ma siccome tu
vuoi carpirmi qualcosa, ti considero
un'arma a doppio taglio e nulla più.

IL VALLETTO

I MESTATORI POLITICI

Col rumoroso seguito
si fan sentire: è il solito apparato.
Ma prima ch'essi parlino...
dietro, naturalmente,
li bolliamo a fuoco!

TRAIANO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA - Orizzontali: 1) BI RI BIS SI; 4) AN TI CA; 6) CA RA; 7) STA SI; 8) MA TE MA TI CA; 10) TE STA; 11) PA LI; 13) CA RI CA TU RA; 15) PRE DE; 16) LI LI; 17) STI PA TI; 18) DO ME NI CA.

Verticali: 1) BI AN CA MA NO; 2) RI TI RA TE; 3) BI SCA; 5) COR SI CA; 7) STATI STA; 9) MA TE LI CA; 11) PA RI DE; 12) PA RA LI TI CA; 13) CA PRE RA; 14) TU LI PA NI; 17) STI ME.

ANAGRAMMA: Sciabolatore = articolo base.

CAMBIO DI VOCALE: Batter/bUtter.

ZEPPA SILLAB.: L'entomologo = lento monologo.

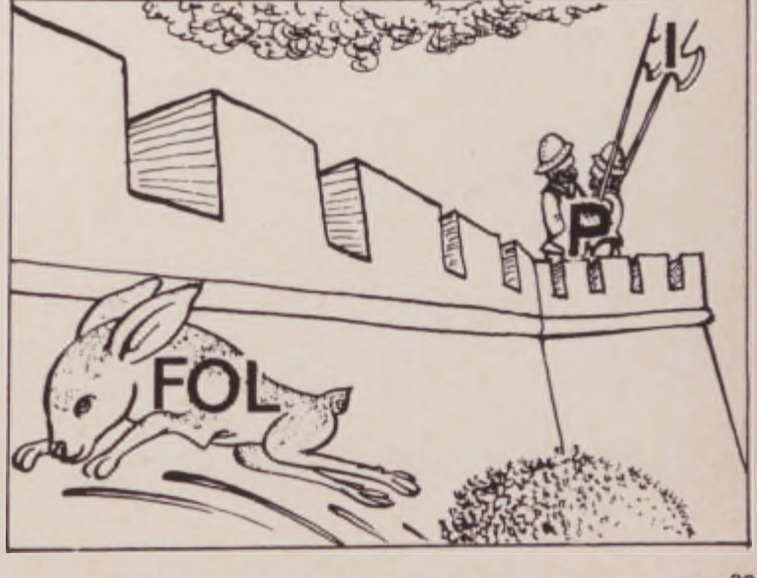
ZEPPA: Patto/piatto.

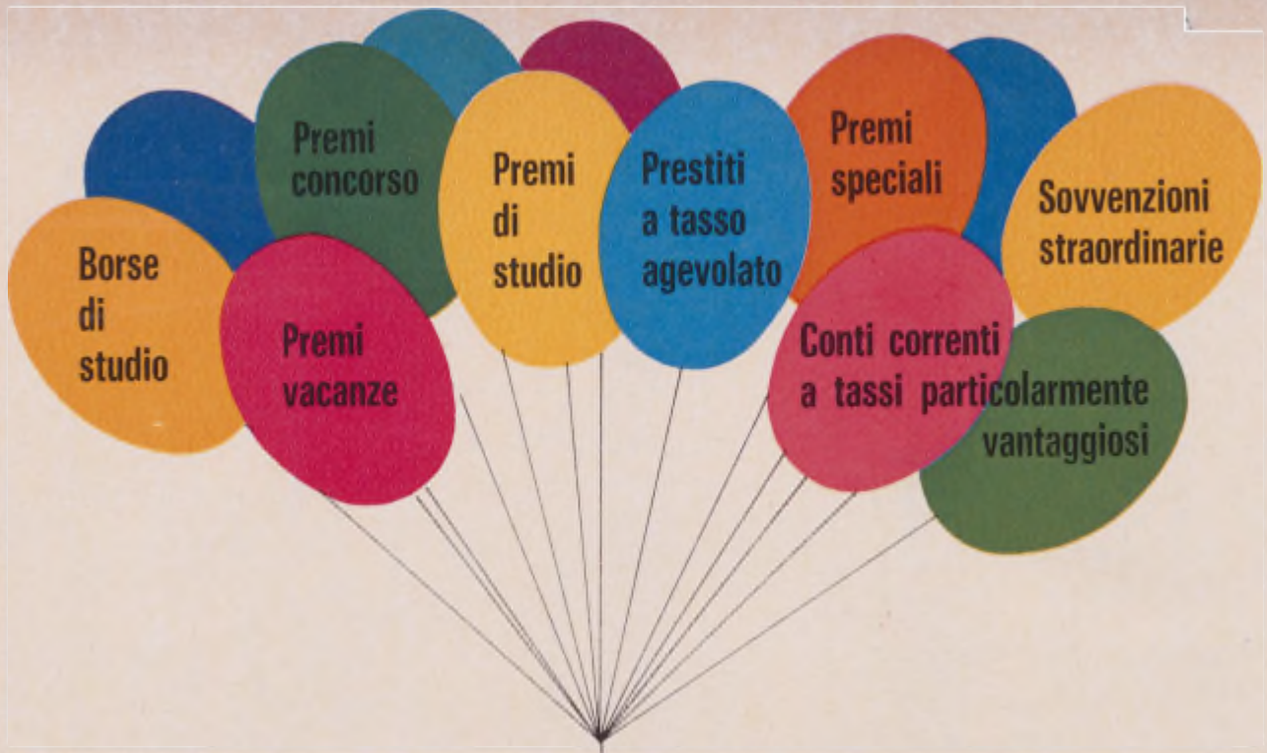
INDOVINELLI: Il donatore di sangue; il gas; il sarto; la lametta da barba; i fagioli.

REBUS: AL topo; R tale = alto portale.

REBUS: FOL lepre; sentinelle P; I azze = folle presenti nelle piazze.

REBUS (frase: 2.4.1.4 = 4.7) di Vago





Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì, per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI
Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - NOVEMBRE 1975 - N 11

ANNO XVIII - N. 11 - NOVEMBRE 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.
Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 0490 int. 33210-2749

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorino Sermarini, Franca Gallo, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Carlo V. Cattaneo, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti, Piero Spila.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

In copertina: si procede alla saldatura binari sulla nuova Direttissima Roma-Firenze.

LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

VACANZE CON « VOCI »

Spett.le Redazione

grazie alla Vs/ iniziativa i miei genitori hanno potuto usufruire della settimana vacanza di Rimini offerta da « Voci della Rotaia » e dalla Banca delle Comunicazioni.

Per loro è stato un vero periodo di serenità — in un ottimo ambiente — dopo una lunga serie di preoccupazioni.

E' proprio a loro nome che voglio ringraziarVi e con tutta la mia gratitudine porgo a Voi tutti i miei più cordiali saluti.

Coletti Marisa
Applicato UPC - Bologna

RICORDO DEL TRE OTTOBRE A ROMA

Non ancora spenta l'eco della manifestazione per la celebrazione della « GIORNATA DEL FERROVIERE » svoltasi in Roma il giorno 3 ottobre, sento il dovere di ringraziare Lei e i suoi collaboratori per l'affettuosa ospitalità offerta a Roma a me ed agli altri colleghi che erano stati protagonisti di atti di valore.

In questa occasione ho ben compreso che la Vostra opera non è marginale ma ha una dimensione vastissima ed obiettivi ben articolati e vivi nel corpo della nostra Azienda.

Al di là della retorica, il giorno 3 ottobre ci avete offerto spontaneamente ore esaltanti ed indimenticabili.

Rinnovando il sentito ringraziamento a Lei e ai Suoi collaboratori, voglia gradire con i più sinceri auguri i miei più distinti saluti.

Bruno Tartarotti
Capo Stazione titolare di Vicenza

NON ERA LA PORRETTANA

Egregio Direttore,

sul n. 5 c.a. di « Voci della Rotaia », a pag. 19, a corredo dell'articolo « L'Austria voleva la Porrettana », appare una fotoriproduzione mostrante alcune autorità in visita — è detto nella didascalia — ai lavori della Porrettana.

Al riguardo mi permetto far osservare che non si tratta della Porrettana, bensì della succursale dei Giovi; il viadotto visibile è tuttora esistente in prossimità di Campomorone e d'altronde ciò verrebbe altresì confermato dalla identica illustrazione che appare nel libro « Il centenario delle Ferrovie Italiane, 1839-1939 » edito nel 1940. Vedere anche la pagina seguente, ove la stessa località, senza i personaggi, viene inserita appunto fra le altre tre riferite chiaramente alla Succursale dei Giovi.

Prego gradire il mio deferente saluto.

Italo Briano

● *Ringraziamo per la precisazione il dr. Briano — che, tra l'altro, fu per molti anni un benemerito ferroviere — e provvediamo naturalmente a segnalarla alla nostra fototeca per il necessario aggiornamento.*

« VOCI » E « TUTTO VA BEN MADAMA LA MARCHESA »

Signor Direttore

il sondaggio effettuato da « Voci » qualche tempo fa, e di cui era stata promessa la pubblicazione, non ha avuto ancora l'onore di vedere la luce. Chi scrive aveva dato risposte generalmente negative a pressoché tutte le domande ma il guaio non consiste nel fatto che non avete fatto nessun resoconto ma che, a distanza di mesi, quel giudizio non può non essere riconfermato.

Mi pare insomma che il nostro giornale, in tutto e per tutto, non si discosti affatto dal modo di essere di tutti gli altri giornali aziendali: sempre in « linea » col padrone anche se di padroni — propriamente parlando — in ferrovia non ce ne dovrebbero essere. Bene che vada è uno sfogatoio informativo parasindacale e per il resto fughe in avanti o resoconti dall'estero o « tutto va ben madama la marchesa ». Insomma, come si dice, una frana.

Mai una volta che si eserciti quel diritto elementare di critica che è la linfa vitale di un giornale che valga la pena di essere letto. Mai che si trovi il coraggio — ad esempio — di segnalare il nome di un titolare di Impianto più adatto al giardinaggio che ai treni, dei capi-capi che vedremmo molto bene andare per funghi o dei capi grossi che si mettono le dita nel naso, il tagliacarte nelle orecchie o la tremarella addosso quando telefona il solito usciere della solita Direzione Generale.

Scherzi a parte ma non vi succede proprio mai di fare una qualsiasi menzione alla fatiscenza di innumerevoli impianti (specie sulle secondarie) pericolosi per la nostra libertà e per la incolumità dei viaggiatori, oppure un cenno qualsiasi alla funzionalità di certi meccanismi obsoleti, all'isolamento mortificante in cui sono costrette moltissime stazioni? Ma non vi viene mai un dubbio sulla linea che state portando avanti da sempre? Eppure tutti noi ferrovieri — compresi quelli della Redazione di Voci — sappiamo che queste cose sono vere e si constatano dappertutto sulle nostre linee ma guai a parlarne. Lasciamo pure stare in santa pace i Politici (con la maiuscola) perché ci sarebbe da fare un'unica, grande risata ma dei nostri problemi vogliamo parlare si o no?

No, non potete credere che il nostro giornale ci piaccia. O si trova il coraggio di cambiarlo oppure si cominci a risparmiare e non lo si pubblichi più, magari spiegando ai ferrovieri perché si è costretti a farlo. Almeno, come uomini, vi salvereste l'anima.

Non me ne voglia. Cordiali saluti dal « collega ».

Pasqualino De Paoli
Stazione F.S. Omegna

● *Non vogliamo fare di questa lettera un motivo di polemica e di scontro, ma preferiamo trarne spunto per un discorso sereno che rivolgiamo un po' a tutti i nostri lettori: al collega De Paoli, come agli altri che in queste stesse pagine ci rivolgono gradite parole di consenso e di stima.*

Al « tutto va ben madama la marchesa » che ci vien attribuito potremmo opporre il « Piove, governo ladro » che ci sembra costituisca il motivo di fondo alla lettera. Ma sul nostro presunto ottimismo come sul presunto pessimismo di De Paoli rischieremmo di impostare un discorso soltanto polemico ed astratto, mentre una delle prime nostre ambizioni è quella della concretezza.

Intanto, in chiave concreta, diciamo subito che l' « elementare diritto di critica » invocato dal collega De Paoli è stato pienamente rispettato con la pubblicazione integrale della sua lettera.

E ancora, in chiave concreta, vogliamo precisare che i risultati del sondaggio effettuato da Voci e che secondo il nostro lettore « non hanno visto la luce », sono stati invece pubblicati con tutto il rilievo che meritavano sul numero di Febbraio 1975 (pag. 11).

Con l'occasione furono anche estratti a sorte tra coloro che avevano partecipato al nostro sondaggio 50 premi da L. 30.000, premi che furono immediatamente inviati ai vincitori.

Chi ha letto i risultati dell'inchiesta sa che contengono — esplicitamente ed implicitamente — tutte, o quasi tutte, le risposte alle domande o alle obiezioni della lettera a cui rispondiamo. E si tratta di risposte — teniamo a sottolineare — che esprimono una grande maggioranza di consensi alla linea di « Voci ».

Sempre restando sul piano concreto dobbiamo ricordare che l' « elementare diritto di critica » è stato largamente esercitato — bene inteso sempre sui grandi problemi — su un piano civile e costruttivo quale si conviene a questo giornale che vuol innanzitutto costituire l'insegna di ciò che ci unisce.

Per restare agli anni a noi più vicini, possiamo ricordare i servizi sull'INT nei numeri da gennaio a giugno del 1970; i servizi sulle mense e sui ristoranti di stazione (numeri 11 e 12 del '70 e numeri 1-2-3-4-5-6-7- del 1971) i vari servizi sugli « Impianti nell'ombra » del

1972; i servizi sul sistema di esami F.S. (quiz o tema d'Italiano) di gennaio e marzo 1973; « uomini e treni di Calabria » di aprile 1974.

Passando ad un'altro argomento della lettera, ci sorprende e ci sgomenta l'invito a « segnalare sulle pagine di « Voci » il nome di un titolare di Impianti più adatto al giardinaggio che ai treni », ecc. ecc.

A nostro avviso questa è materia per libelli scandalistici o per lettere anonime, non certo per un Periodico che fonda le sue ragioni di vita sulla solidarietà di una grande comunità umana.

Sia chiaro a questo punto che noi non riteniamo affatto che tutto vada bene nell'Azienda. Ma pensiamo che l'azione di critica e di spinta, di suggerimento di un Periodico Aziendale non debba mai perdere di vista le finalità di base che sono quelle di « informare » e di contribuire a « formare » i suoi lettori.

Il mondo ferroviario ha peraltro tutta una sua ben precisata fascia di attualità che trova puntuale, lucida ed aggiornata eco nella stampa sindacale; sarebbe fuori luogo e controproducente inserirsi in questo discorso che viene già svolto compiutamente.

Noi siamo d'accordo infine, che il giornale, che pur riscuote molti consensi, deve certo essere sempre migliorato. Si può fare molto, moltissimo con l'aiuto di tutti.

Il collega De Paoli, per esempio, ha certo una buona penna e noi pensiamo che potrebbe utilizzarla meglio per se stesso e per i colleghi ferrovieri, offrendo una collaborazione (perché no critica?) a « Voci ».

CASE, MUTUO, FISCO

Sig. Direttore,

in breve: ho beneficiato (!) della Legge 605 del 15-7-1965 e successive modificazioni acquistando nel dicembre del 1974 un alloggio rispondente a tutti i requisiti richiesti: popolare, rispetto del numero dei vani in rapporto al nucleo familiare, ecc. ecc. Naturalmente non potrò godere di assegnazioni Gescal o acquistare altro alloggio col contributo dello Stato.

Il notaio, per le tasse di acquisto, ha applicato, dietro esibizione del certificato dei pagamenti Gescal, le tasse dovute per gli acquisti di immobili Gescal.

Il Direttore delle imposte di Firenze mi chiede il pagamento di oltre 1.400.000 più sopratasse e interessi e NON INTENDE APPLICARE NESSUNA AGEVOLAZIONE FISCALE.

Devo pagare?

A che cosa sono serviti oltre 26 anni di versamenti Gescal?

Se dovesse aver ragione il Direttore delle Imposte ho ancora diritto ai benefici Gescal?

E, infine, perché con la Legge 605, vi sono imposte tali e tante restrinzioni?

Francesco Cimato C. G.
Uff. Inf. Firenze

● *Il trattamento fiscale privilegiato per l'acquisto di un alloggio è previsto solo per il contratto di mutuo stipulato tra l'Azienda ed il beneficiario del mutuo stesso e non per quello, successivo, di compra-vendita dell'immobile che è soggetto, quindi, alla normale tassazione.*

Per quanto concerne le altre domande, si precisa che i mutui edilizi, concessi in base alla citata legge, godono di un tasso di interesse particolarmente favorevole (3%): pertanto, chi ha beneficiato di tali provvidenze non può aver diritto, in futuro, all'assegnazione di altro alloggio costruito con il concorso, contributo o con mutuo di favore dello Stato o di Ente pubblico.

Fin qui, la Legge così come è oggi.

Ci auguriamo, con Lei, che possa essere migliorata, in specie per quanto riguarda la tassazione sul contratto di compra-vendita.

CHI SOSTITUISCE IL DIRIGENTE LAV. DEL TRONCO?

Cara « Voci »,

vorrei sapere a chi spetta sostituire il ff.C.T.L. di un Tronco che sia assente perché temporaneamente inviato a seguire un corso di aggiornamento.

Il sostituto può essere l'Op. Sp. Arm. addetto al Tronco, meno anziano nella qualifica e promosso per merito comparativo, allorché il Cantone, sede dello stesso Tronco, ha come dirigente un'Op. Sp. Arm. più anziano nella qualifica, proveniente dal concorso interno a Caposquadra della linea e vincitore del concorso interno a Capo Tecnico della Linea?

Giuseppe Mirabella
Op. Sp. Arm.
33° Tronco Modica

● *Per ragioni di uniformità di trattamento la materia è stata regolamentata con circolari n. 64 (L.DS/OM/59639) del 1 dicembre 1951 e n. 97/1.3 (L.1.13/108498) del 16 giugno 1966.*

In concreto, quando la sostituzione non può avvenire con pari qualifica a disposizione o con dirigenti dei Tronchi limitrofi appartenenti al medesimo Reparto, sono state impartite le seguenti direttive:

a) per assenze superiori al congedo ordinario, la sostituzione sarà effettuata con l'Operaio Specializzato dell'armamento che ha conseguito la idoneità alla qualifica di Capo Tecnico della linea;

b) per assenze brevi del titolare la sostituzione sarà effettuata con l'Operaio Specializzato dell'Armamento addetto al Tronco (ove esiste) o con altro Operaio Specializzato dell'Armamento dotato della necessaria capacità.

Nel caso in esame, trattandosi di assenza del Titolare per un periodo superiore al congedo ordinario, la dirigenza del Tronco deve essere affidata all'Agente che ha conseguito la idoneità alla qualifica di Capo Tecnico della linea (punto 1-B della circolare n. 64/1961).

PREMI SCOLASTICI
4ª ELEMENTARE

A seguito delle molte lettere e telefonate che ci pervengono circa i premi scolastici assegnati da « Voci » e dalla « Banca Nazionale delle Comunicazioni » ai ragazzi che nell'anno scolastico 1974-1975 hanno frequentato la quarta elementare ed hanno conseguito le migliori votazioni, comunichiamo che i relativi assegni sono già stati inviati a cura della BNC.

Dato il gran numero dei concorrenti, sono stati premiati i ragazzi che avevano conseguito la media dell'otto o superiore all'otto, fatta esclusione delle votazioni di « Religione », « Educazione Fisica » e « Condotta ». Ricordiamo infine che i premi erano riservati ai figli di ferrovieri abbonati a « Voci », Soci della BNC e, nel contempo, correntisti o assicurati presso la Banca.

TRE DOMANDE DA NOTO

Cara « Voci »,

siamo un gruppo di Operai d'Armamento del 32° Tr. di Noto e desideriamo avere una risposta ai seguenti quesiti:

1) Se spetta l'indennità di galleria (ridotta o per intera) al personale appartenente ad un cantone limitrofo ad un altro dove viene percepita detta indennità e se recandoci a lavorare in detto cantone ci spetta l'indennità stessa.

2) con la nuova regolamentazione della trasferta cantonale desideriamo sapere come conteggiare le ore giornaliere della trasferta fatte nello stesso cantone, avente un'estesa di Km. 14+565. Le faccio un esempio: se ci viene comandato di lavorare al Km. 12+000 è giusto che si conteggi 9 ore di trasferta oppure si devono conteggiare 15 ore giornaliere non potendo usufruire di mezzi di trasporto dell'Azienda e quindi dovendo camminare a piedi? E perché quando andiamo a lavorare in altri cantoni si conteggia dall'ora di partenza all'ora di arrivo se il principio della trasferta è il seguente: Partenza dal punto « A » lavoro punto « B » e ritorno al punto « A ». Altri colleghi potendo usufruire di treni utili pur essendo nello stesso cantone conteggiano 13 ore giornaliere.

3) E' giusto che a noi della linea, per cui è previsto un lavoro settimanale su 5 giornate venga conteggiato il sabato e la domenica come giornate di sciopero avendo lavorato due giorni nella settimana e avendo scioperato tutti gli altri?

Restando in attesa di una risposta sul nostro periodico aziendale voglia gradire cordiali saluti.

Pietro Bellia
Operaio Armamento

● *Vediamo di rispondere partitamente alle tre domande.*

1) Soprassoldo per servizio in galleria *(art. 68 D.C.A.)*

« Il soprassoldo giornaliero compete — con le modalità e alle condizioni previste dalla norma — a tutto il personale esecutivo della linea operante in cantoni aventi tratti di linea coperti da gallerie di lunghezza complessiva non inferiore a 500 metri ».

Nel caso in esame l'agente ha titolo, per tutti i giorni in cui presta servizio in un cantone avente tratti coperti da galleria, allo stesso trattamento economico previsto per il personale in forza alla Squadra normalmente utilizzata in detto cantone.

2) Indennità di trasferta *(Capo I - D.C.A.).*

« La legge 21/1973 ha modificato la residenza amministrativa del personale esecutivo della linea con la soppressione della giurisdizione cantonale e l'introduzione, in sua vece, della residenza in un punto convenzionalmente stabilito come sede della Squadra ».

Il « punto convenzionale » può quindi cadere in piena linea, o nell'ambito di una stazione oppure nell'ambito di un centro abitato.

L'Agente acquista titolo all'indennità di missione quando viene comandato, per periodi superiori a cinque ore, in località distanti oltre i tre chilometri dalla propria residenza, che deve essere calcolata dal punto convenzionale in piena linea, o dalla punta scambi estremi della stazione o dal limite del centro urbano.

La materia è regolata dalla Circolare n. 242/1.3 (L.OM/109974) del 3-4-1973 e dalle cinque « Appendici » alla circolare stessa. Tale circolare, e le relative appendici, è stata distribuita a tutte le Unità del Servizio Lavori fino ai titolari di Cantoni di Linea.

3) Ritenute in occasione di scioperi.

« Con dispaccio di servizio numero P.3.2.4./2703 del 24-9-1975 il Direttore Generale ha precisato che nei casi di astensione dal lavoro di durata superiore a due giorni l'astensione deve considerarsi comprensiva delle giornate di riposo di turno per dipendenti che si siano astenuti dal lavoro nella giornata precedente e in quella seguente il riposo ».

Pertanto se un Agente ha scioperato sia il venerdì che il lunedì successivo, ha perduto titolo al pagamento delle competenze relative al sabato e alla domenica intercluse fra i giorni di sciopero.

"DIRETTISSIMA": ULTIMO ATTO

« I LAVORI della direttissima non si arresteranno in prossimità di Firenze ». « Si sciolgono i nodi della direttissima ». « Firenze avrà una stazione sotterranea ». Sono alcuni titoli di giornali del 25 ottobre scorso. La notizia dell'intesa raggiunta tra le Ferrovie dello Stato e i rappresentanti della Regione Toscana e degli altri Enti locali interessati al problema dell'entrata a Firenze della direttissima, è stata riportata con grande risalto da tutta la stampa nazionale e ha riscosso unanimi compiacimenti.

Certamente si tratta di una intesa importante che mette fine a molte polemiche e sblocca soprattutto una situazione di stallo che rischiava di far maturare gravi ritardi sui tempi tecnici previsti per il completamento dell'opera. Ma le ragioni dell'importanza di quell'accordo sono anche altre: il dialogo intercorso e positivamente conclusosi tra le Ferrovie dello Stato e la città di Firenze intorno a problemi così attuali come la salvaguardia dell'assetto territoriale, la tutela dei valori ambientali (economici, sociali, urbanistici ecc.), pur nel rispetto delle reciproche esigenze, apre una fase del tutto nuova nella storia della collaborazione — ancora tutta da approfondire e verificare — tra l'amministrazione centrale dello Stato e quella periferica.

Ed è particolarmente significativo che un'opera tanto importante come la direttissima Roma-Firenze, che attraversa gran parte dell'Italia centrale toccando paesaggi e città di incomparabile bellezza e situazioni sociali complesse, costituisca in questo senso un precedente di rilievo di quella collaborazione.

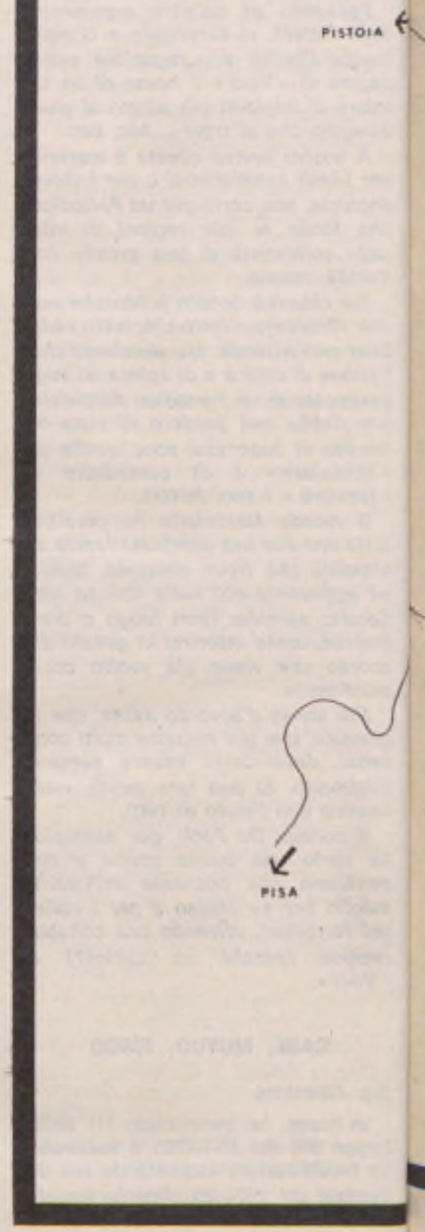
La soluzione su cui si è raggiunto l'intesa prevede due fasi distinte. La **prima fase** riguarda il completamento dei lavori in corso per la costruzione della direttissima con il sovrappasso dell'Arno e il congiungimento alla linea esistente proveniente da Pontassieve, con solo lievi varianti altimetriche e planimetriche rispetto al progetto originario. Per queste opere, il cui finanziamento è stato già approvato, l'ultimazione è prevista per il 1978.

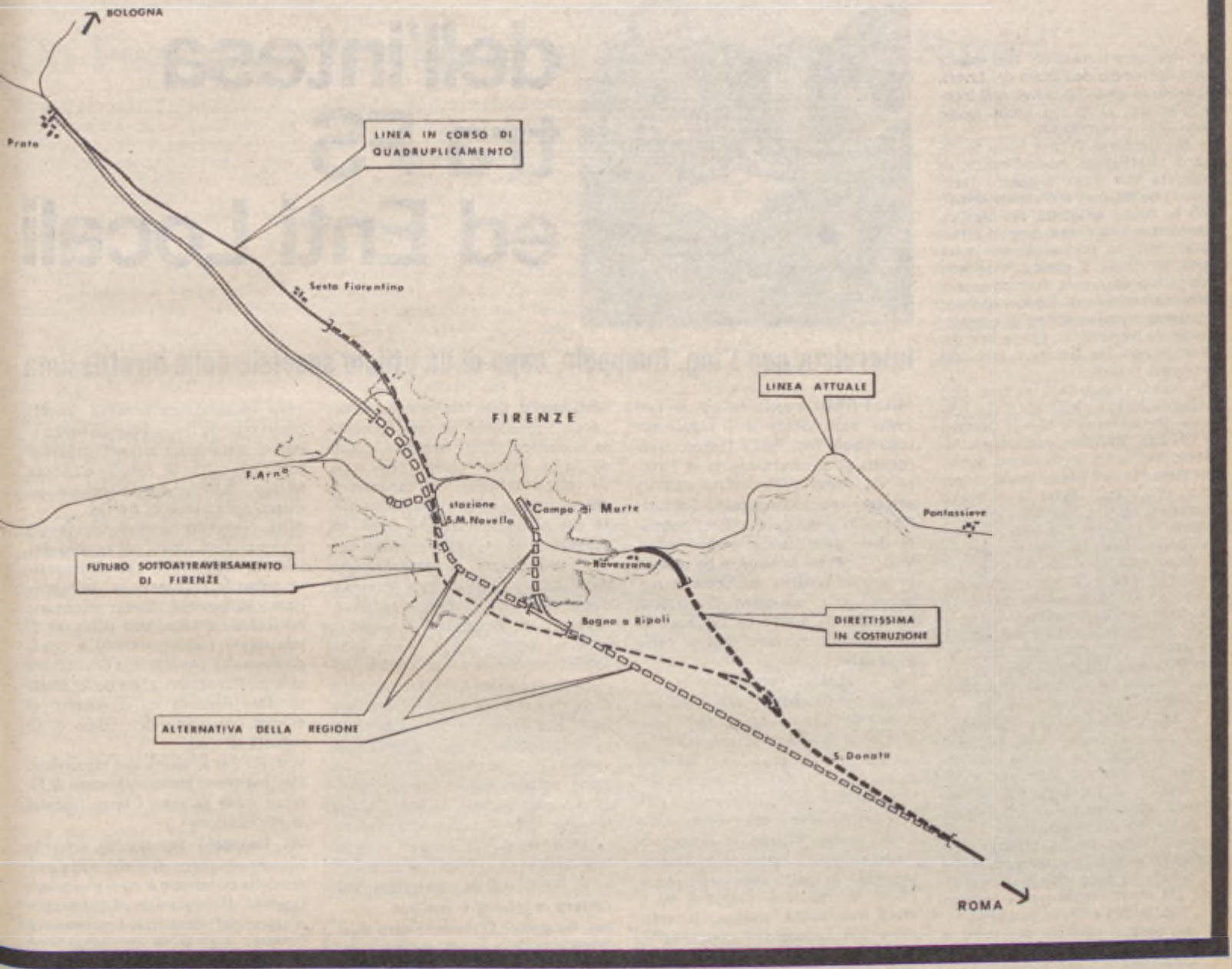
La **seconda fase** riguarda, invece, il completamento dell'asse principale della nuova linea con l'attraversamento del centro abitato di Firenze e il congiungimento alla linea a nord della città. Questo attraversamento sarà realizzato mediante una galleria che, consentendo il mantenimento delle caratteristiche essenziali della linea così come era progettata, si integrerà nel modo migliore nell'assetto del territorio fiorentino.

Nel quadro di questa fase dei lavori è prevista anche la costruzione di una nuova stazione sotterranea in corrispondenza della stazione di Santa Maria Novella. Tutte queste opere, che saranno finanziate con stanziamenti a parte, si prevede che saranno ultimate in circa sette anni. Sulla base di questo accordo, che evita il rischio di una interruzione dei lavori e permette il completamento delle opere già programmate secondo il progetto originario, si possono già stabilire con buona approssimazione i tempi tecnici dell'entrata in esercizio della direttissima:

- entro il 1976 entrata in funzione del tratto Settebagni-Città della Pieve (di circa 122 chilometri);
- entro il 1978 il tratto Figline Valdarno-Rovezzano (di circa 20 chilometri);
- entro il 1980 il tratto Città della Pieve-Arezzo (di circa 52 chilometri);
- entro il 1982, infine, l'ultimazione del tratto di saldatura tra Arezzo e Figline Valdarno (di circa 44 chilometri) e l'inserimento nella città di Firenze, ivi compresa la costruzione della nuova stazione sotterranea di Santa Maria Novella.

Ma l'interesse con cui è stata seguita tutta la polemica relativa all'attraversamento di Firenze dimostra anche qualcosa di nuovo nell'atteggiamento dell'opinione pubblica nei riguardi della direttissima. Diciamolo chiaramente: le ragioni che hanno portato alla decisione di realizzare la direttissima Roma-Firenze, a suo tempo, non sono state comprese sempre da tutti. Non occorre certamente fare molta fatica




BOLOGNA
Prato
LINEA IN CORSO DI QUADRUPLICAMENTO
Sesto Fiorentino
FIRENZE
LINEA ATTUALE
F. Arno
stazione S.M. Novella
Campo di Marte
Pontassieve
Rovezzano
FUTURO SOTTOATTRAVERSAMENTO DI FIRENZE
Bagno a Ripoli
DIRETTISSIMA IN COSTRUZIONE
ALTERNATIVA DELLA REGIONE
S. Donato
ROMA

per ricordare le reazioni che salutarono l'annuncio dell'inizio dei lavori. Accanto ai giudizi positivi, agli incoraggiamenti, ci furono anche molte polemiche e perplessità.
La realizzazione di una linea ferroviaria direttissima Roma-Firenze, in aggiunta alla linea esistente (vecchia di cento anni e divenuta ormai, con le nuove esigenze del traffico ferroviario, una vera e propria strozzatura per le comunicazioni nord-sud), sembrava a qualcuno, se non addirittura un'eresia tecnico-economica, certamente un lusso evitabile: l'estrema manifestazione di megalomania da parte di un Paese che doveva invece far fronte a problemi più gravi e urgenti.
Per quanto riguarda il settore non « specializzato » della pubblica opinione possiamo dire che si trattava di un atteggiamento certamente ingiusto ma, in un certo senso, anche scontato. In un Paese come il nostro, che negli ultimi anni aveva vissuto e (già) consumato, in modo intenso e febbrile, il grande « mito » dell'automobile (in questo senso simbolo emblematico di un certo modo di vivere il « consumismo » privato), era logico che ci fosse un'insufficiente coscienza verso i problemi del trasporto collettivo. Figuriamoci, poi, sette-otto anni fa, sentir parlare di grandi piani di potenziamento del sistema ferroviario, di quadruplicamenti di linee, ecc.
In realtà non fu difficile controbattere quelle critiche, chiarire quelle incomprensioni. La direttissima Roma-Firenze nasceva non per un'affermazione di prestigio ma da necessità oggettive, non dal desiderio di stare all'avanguardia dei tempi (treni ad alta velocità, strutture avveniristiche, ecc.) ma per aumentare, in realtà, la potenzialità di una linea già insufficiente per il traffico a lungo, medio e breve percorso.
Cose, queste, ripetute più volte e in tutte le sedi; eppure non sempre le polemiche si sono trasformate in consensi. Ma ad operare il miracolo, come spesso capita, è stato il tempo. In questi ultimi anni, si sa, molte euforie si sono spente, tante diffidenze sono rientrate. La crisi energetica scoppiata a livelli internazionali, le gravi difficoltà economiche, le situazioni contingenti, hanno contribuito a far rivalutare l'importanza e l'insostituibilità del ruolo svolto nel nostro paese dal trasporto su rotaia. Di conseguenza qualsiasi scelta volta a potenziare e rendere più efficiente la rete ferroviaria non può che essere guardata favorevolmente. In questo senso il quadruplicamento della Roma-Firenze non solo non viene più messo in discussione da nessuno ma la sua entrata in esercizio è attesa con impazienza, come un momento fondamentale del programma di potenziamento di tutta la rete ferroviaria italiana.

Piero SPILA

I termini dell'intesa tra FS ed Enti Locali

Intervista con l'ing. Ruoppolo, capo di un ufficio speciale della direttissima

SULL'INTESA raggiunta tra le Ferrovie dello Stato e i rappresentanti degli Enti locali toscani interessati all'attraversamento di Firenze da parte della « direttissima » abbiamo sentito l'ingegnere Gabriele Ruoppolo, capo di un Ufficio Speciale della direttissima Roma-Firenze.

V. d. R.: Tutta la stampa ha parlato in termini positivi dell'accordo raggiunto sulla questione di Firenze. In realtà si tratta di un accordo che sembra mettere fine a certe polemiche.

Ing. Ruoppolo: Personalmente più che di un accordo — che è un termine che lascia intravvedere l'esistenza preliminare di una contrapposizione di interessi — parlerei di una messa a fuoco dei vari aspetti del problema dell'inserimento della « direttissima » nel centro abitato di Firenze. Si trattava di un problema rimasto ancora aperto. Ora da ambedue le parti sono state comprese le rispettive esigenze ed è stata individuata, ritengo, la soluzione più razionale e conveniente.

V. d. R.: Quali sono i termini di questa soluzione?

Ing. Ruoppolo: Innanzitutto la Regione Toscana e gli altri Enti locali interessati alla questione hanno riconosciuto il carattere prioritario delle nostre esigenze di proseguire i lavori attualmente in corso per l'allacciamento dei binari della direttissima con la vecchia linea in prossimità di Sant'Andrea di Rovezzano, cioè fuori dell'abitato di Firenze, a circa 3 km. dalla stazione di Campo di Marte. Tutti questi lavori potranno essere proseguiti secondo il progetto originario e ultimati presumibilmente entro il 1978. Nel contempo è stata riaffermata, in sede locale, l'esigenza di conservare alla stazione di Santa Maria Novella il ruolo di polo principale dei traffici ferroviari di qualsiasi livello. Con tale premessa, essendo impossibile un ampliamento in superficie degli impianti attuali di Santa Maria Novella che sono da tempo soffocati dall'espansione del tessuto urbano, l'unica possibilità che si presentava era quella di potenziare gli impianti ferroviari con la costruzione di un secondo ramo del quadruplicamento che, diramandosi a circa 6 km. prima dell'allacciamento di Rovezzano, prosegua in galleria sottopassando l'Arno, l'abitato di Firenze e il suo centro storico-monumentale fino al limite nord della città per congiungersi, poi, alla linea che prosegue verso Bologna. La realizzazione di questo ramo consentirà la costruzione di una stazione sotterranea in corrispondenza di quella attuale di Santa Maria Novella. Questa nuova stazione sarà utilizzata per il servizio viaggiatori dei treni di lungo percorso.

V. d. R.: Quindi la valutazione dell'intesa raggiunta è positiva.

Ing. Ruoppolo: Direi senz'altro di sì. Quando tutte le opere saranno completate il traffico di lungo percorso potrà fruire di un allacciamento veloce tra il nord e il sud di Firenze, senza subire i ritardi per le manovre di regresso che si hanno ora nell'attuale stazione di superficie di Santa Maria Novella e senza interferenze con gli impianti di superficie del nodo. Inoltre gli attuali impianti, alleggeriti di tutto il traffico di lungo percorso, acquisteranno quella maggiore disponibilità per i trasporti di interesse regionale e locale, fortemente sollecitata dai fiorentini.
Per quanto riguarda la sfera più strettamente ferroviaria possiamo dire che con le opere concordate per l'ingresso a Firenze, realizzeremo un rilevante potenziamento di quegli impianti che già ora sono fortemente impegnati e che sarebbero diventati certamente insufficienti quando il quadruplicamento in corso, unitamente a quelli programmati su tutta la relazione Roma-Milano, determinerà un grosso aumento nel volume di traffico.
Altro elemento positivo da rilevare è che gli Enti locali, nel quadro dell'intesa raggiunta e pur di favorire la sollecita realizzazione del sottopasso di Firenze, hanno rinunciato ad insistere nella loro richiesta di interrare i binari esistenti e quelli da costruire per il tratto urbano che collega Rovezzano a Via dello Statuto. Tale rinuncia ha consentito di evitare una spesa dell'ordine di 60 miliardi di lire.

V. d. R.: Per le opere che riguardano strettamente l'attraversamento di Firenze quali saranno i tempi tecnici di realizzazione?

Ing. Ruoppolo: Per quanto riguarda Firenze possiamo dire che nello studio della questione è emerso l'orientamento di dare inizio al più presto ai lavori del sottoattraversamento di Firenze, proprio in considerazione del fatto che tali lavori richiederanno tempi lunghi di esecuzione, sia perché il percorso sarà interamente in galleria, sia perché dovranno essere eseguite opere estremamente delicate e impegnative come il sottopasso dell'Arno e della zona storico-monumentale della città. Comunque si può prevedere una durata dei lavori di almeno sette anni.

V. d. R.: E per quanto riguarda i finanziamenti?

Ing. Ruoppolo: Trattandosi di lavori non ancora definiti le somme necessarie non erano state stanziate. Ora per il finanziamento si spera che il governo possa predisporre una legge speciale relativa alle opere di attraversamento della città di Firenze, autorizzando una spesa dell'ordine di 150 miliardi, suddivisi in più esercizi.

UNA NUOVA ELETTRIFICAZIONE

Da Ferrara a Ravenna (e presto fino a Rimini)

SONO stati aggiudicati i lavori per la costruzione delle condutture di contatto e di alimentazione per l'elettrificazione, col sistema a corrente continua 3 KW, del tratto di linea Ravenna-Rimini.

I lavori, già in fase di esecuzione, saranno estesi in un secondo tempo fino alla stazione di Ferrara, con una spesa complessiva di 13 miliardi, compresa nel « Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato ».

Lo sviluppo dei binari da elettrificare è di 123 km per quelli di corsa e di 31 km per quelli secondari delle stazioni. La palificazione sarà costituita da sostegni del tipo LS a traliccio per la piena linea e da sostegni tubolari per le stazioni. Le condutture di contatto dei binari di corsa saranno del tipo tradizionale con una corda portante della sezione di 120 mm² e due fili di contatto da 100 mm².

Per la protezione delle sovratensioni è stata prevista l'installazione (secondo la disposizione recentemente introdotta e già favorevolmente sperimentata), sopra la conduttura di contatto del binario di corsa, di un trefolo di acciaio, denominato trefolo ceraunico, collegato a terra attraverso i sostegni metallici. Nei binari secondari, invece, la protezione sarà affidata ad idonei scaricatori. Per la rapida selezione dei tratti di linea, eventualmente a terra per guasti, verranno installati, in alcune stazioni, dei sezionatori a corna con comando a motore telecomandati.

Nella stazione di Rimini verrà costruito un posto di sezionamento per 5 interruttori extrarapidi. Le sottostazioni, per l'alimentazione delle condutture di contatto, saranno dislocate a Portomaggiore, Voltana, Ravenna e Cesenatico, e saranno telecomandate da un unico posto centrale.

La distanza media fra dette sottostazioni risulta di circa 25 km, valore adottato in previsione dell'aumento del traffico e dell'impiego di locomotive elettriche di maggiore potenza rispetto a quelle attuali. Nuovi apparati ACEI si realizzeranno nelle stazioni di Gaibanella, Montesanto, Portomaggiore, Argenta, San Biagio, Lavezzola, Voltana, Alfonsine e Mezzano. Tutti i passaggi a livello saranno protetti dai segnali. Nelle stazioni di Lavezzola, Bellaria, Igea M. e Viserba, al fine di adeguarle alle nuove necessità del traffico viaggiatori, è prevista l'installazione degli impianti di diffusione sonora.

In dipendenza dei lavori di elettrificazione si rende indispensabile una sistemazione razionale degli impianti di illuminazione, comprendente sia il riclassamento degli impianti ormai superati e di scarso rendimento, sia l'ampliamento e l'adattamento degli stessi in considerazione dell'allungamento dei marciapiedi e della maggiore importanza che viene ad acquistare la linea. Inoltre sarà provveduto, a cura del Servizio Lavori e Costruzioni, al rinnovamento del binario di buona parte della linea, al prolungamento a modulo dei binari di alcune stazioni, alla sostituzione di alcune travate metalliche, al consolidamento delle fondazioni di ponti ed a sistemazioni varie.

Quali vantaggi si avranno con l'esercizio a trazione elettrica? L'elettrificazione consentirà di ottenere un aumento della potenzialità della linea ed una maggiore velocità commerciale.

Verranno qui dirottati i treni merci da e per il Sud, in modo da alleggerire il nodo di Bologna, con conseguente maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario ed una migliore utilizzazione dei mezzi di trazione. I servizi pendolari saranno intensificati ed acquisteranno una maggiore rapidità.

Il notevole miglioramento dei collegamenti ferroviari, tra i centri dislocati lungo la linea, consentirà di agevolare il pesante movimento turistico, che nei mesi estivi gravita sulle località interessate. Per tale movimento, come per il traffico pendolari e merci, sussistono fondate previsioni di incremento, che la linea, quasi certamente, non potrebbe assorbire senza un intervento come quello descritto.

Inoltre, con l'esercizio a trazione elettrica, in luogo di quello diesel, si avrà, sulla base di studi fatti dal Servizio Trazione, una economia annua di 390 milioni, mentre al Servizio Impianti Elettrici competerà una maggiore spesa di 280 milioni. Con ciò è evidente un complessivo vantaggio economico di 110 milioni, senza contare gli introiti derivanti dal previsto aumento del traffico.

Edoardo BRENCI

Metro Roma-Fiumicino

Una prima parte del progetto per il collegamento rapido di Roma con l'aeroporto di Fiumicino per mezzo di un sistema di tipo metropolitano è in fase di realizzazione. Entro la prima metà del prossimo anno si avranno sensibili miglioramenti rispetto alla situazione attuale poiché in questa epoca è prevista la conclusione dei lavori per la soppressione dei passaggi a livello e per l'istallazione del « blocco automatico » tra Roma Trastevere e Porto. Ciò consentirà praticamente un aumento della potenzialità della linea e uno snellimento del traffico per Pisa che attualmente si serve della stessa infrastruttura.

Il progetto — come noto è stato scelto quello presentato dalle FS in alternativa a quello della STEFER — prevede la costruzione di due tronchi che serviranno l'attuale aerostazione internazionale e quella in costruzione presso la terza pista dell'aeroporto; i due tronchi si unificheranno all'estremità meridionale dello scalo, si allacceranno, presso la stazione di Porto, con la linea Fiumicino-Ponte Galeria e proseguiranno, quindi, verso Roma Trastevere. Quest'ultimo tratto della nuova linea verrà però svincolato dal traffico a lungo percorso della Pisa-Roma che sarà invece assorbito dal nuovo itinerario Maccarese-Aurelia-Roma S. Pietro-Roma Trastevere. Al riguardo, è stato fatto rilevare che, mentre sono in corso i lavori per l'ammodernamento della Roma Trastevere-Porto, anche il Comune di Roma dovrebbe precisare i tempi di realizzazione del collegamento pedonale tra la stazione FS di Roma Ostiense e la stazione « Piramide » della metropolitana, in maniera da consentire all'Azienda ferroviaria di coordinare i conseguenti lavori di sua competenza.

Comunque, in base alle più recenti previsioni, si ritiene che il collegamento dovrebbe essere attivato tra 4 anni in stretta connessione con la generale sistemazione della cintura ferroviaria della capitale. I lavori saranno finanziati in parte dal piano-ponte di 400 miliardi e in parte dal piano di interventi urgenti di 2.000 miliardi, già operante. Verranno pure utilizzati i 24 miliardi a disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici.

P.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

La nuova E. 656

L'IMPEGNO aziendale per il rinnovamento del parco rotabili ha recentemente avuto un'ulteriore conferma. Sono stati, infatti, consegnati alle FS i primi 20 esemplari della nuova locomotiva elettrica E. 656, e ora si stanno eseguendo le prove di collaudo.

Si tratta di un nuovo mezzo di trazione che è stato progettato per essere destinato a trainare treni viaggiatori particolarmente pesanti, anche con ventidue carrozze, alla velocità di 160 chilometri l'ora. Per quanto riguarda la parte costruttiva, sono state adottate soluzioni e innovazioni intese soprattutto ad aumentarne la potenzialità. Rispetto al modello precedente del gruppo E.646, le nuove locomotive si distinguono oltre che per la parte tecnica anche per gli aspetti esteriori di linea particolarmente moderna, specie nella cabina di guida. I primi esemplari della E.656 dovrebbero venire consegnati, dall'industria che li costruisce, entro il giugno del prossimo anno. Complessivamente è in programma la fornitura, nell'arco del prossimo quinquennio, di circa 400 unità.

P.

Mangiare in treno

NEL CORSO di una tavola rotonda sui problemi del turismo connessi con quelli del traffico e dell'enogastronomia, il Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico, dott. Mauro Ferretti, ha reso noto che lo scorso anno i viaggiatori sui treni italiani hanno speso cinque miliardi e 850 milioni di lire per i servizi di ristorante, self-service e vassoi, illustrando, in particolare, quanto le FS cercano di fare per incentivare il turismo e migliorare la ristorazione sui treni.

« La vettura ristorante classica — ha detto il dott. Ferretti — ha fatto il suo tempo, anche se ha ancora molti cultori su determinati treni con particolari caratteristiche di conforto e di lusso e, pertanto, con una clientela più abbiente. Ma la vettura ristorante non può costituire la soluzione dell'avvenire. Infatti, le prime vetture self-service che sono entrate in servizio nel 1975 hanno incontrato un successo superiore alle previsioni. E questo ci conforta per la scelta che è stata fatta, perché certamente dimostra che la via intrapresa è quella giusta ».

Per dare un'idea dell'entità della ristorazione in treno, il dott. Ferretti ha poi fornito alcune cifre indicative sui quantitativi di viveri e bevande consumati sui nostri treni lo scorso anno: 1.900 quintali di carne, 1.350 di pollame, 620 di salumi, 1.040 di frutta fresca, 1.850 di pasta, 1.150 di formaggi. Sono state inoltre consumate dai viaggiatori 1.440.000 bottiglie di vino, 1 milione 350.000 di acqua minerale, 1.100.000 di birra e 3.120.000 circa di analcolici. I liquori consumati sono stati 390.000 bottiglie. Sempre nel 1974, si sono registrati anche 575.730 pasti in vettura ristorante (esclusi i TEE) e 388.634 vassoi.

A proposito del servizio che la nostra Azienda cura da anni in materia di ristorazione a terra, il dott. Ferretti ha infine precisato che i ristoranti di stazione in Italia sono attualmente 703 e vanno dal piccolissimo bar-buffet, con qualche migliaio di lire al giorno, al grande ristorante delle maggiori stazioni, con tutti i tipi di servizi, dal bar al self-service, alla tavola calda, fino al ristorante di tipo classico, e con bilanci annuali di miliardi.

S. A.

Un pubblico numeroso e attento ha visitato lo stand delle FS alla Mostra della Stampa e dell'Informazione tenutasi a Roma nel mese di ottobre. Naturalmente l'interesse dei più giovani tra i visitatori è stato attratto dai modelli di treni in servizio sulle nostre linee e di locomotive d'epoca.

Riunione del Comitato di gerenza dell'UIC

ALCUNI dei principali problemi tecnici e organizzativi dei trasporti per ferrovia sono stati recentemente presi in esame in occasione dell'ultima riunione del Comitato di gerenza dell'Unione internazionale delle ferrovie (U.I.C.) alla quale hanno preso parte il Direttore Generale, Ing. Mayer, e il Dott. Ferretti, Direttore del Servizio Commerciale, nonché Presidente della Commissione Commerciale dell'UIC. Nel corso della riunione è stato — tra l'altro — fatto il punto sull'attività di organizzazione svolta per stabilire una nomenclatura comune europea valida per la tassazione delle merci trasportate per ferrovia. Già a partire dal primo gennaio del prossimo anno, sia pure con qualche deroga rispetto all'inizio non oltre il primo gennaio del 1977 per alcune Amministrazioni ferroviarie che non sono ancora pronte per introdurre la innovazione, alcuni gruppi merceologici saranno contrassegnati da numeri-indice comuni ai vari Paesi europei, sia per il servizio interno, sia per quello internazionale. Inoltre, è stata ampliata la lista delle merci ammesse al trasporto.

Altro argomento trattato durante la Riunione ha riguardato la tessera « Rail Junior » che consente di viaggiare a tariffa ridotta sulle Reti delle Amministrazioni aderenti: è stata estesa ai ventitreenni, mentre sinora il limite per poterne usufruire era fissato a 21 anni.

Infine il Comitato di gerenza si è anche occupato di problemi di gestione. La prossima riunione del Comitato di gerenza dell'UIC si terrà a dicembre e, sempre nello stesso mese, avrà luogo l'Assemblea generale dell'Unione.

M. P.

Il 2° convegno nazionale ANLA-FER

SI E' SVOLTO a Roma, l'8 e il 9 novembre, il 2° Convegno dell'ANLA-FER (Associazione Nazionale Lavoratori Anziani Ferrovieri), al quale hanno partecipato oltre duecento iscritti provenienti da quasi tutti i Compartimenti e una qualificata rappresentanza della Dirigenza ferroviaria, guidata dal Vice Direttore Generale ing. Misiti che ha porto il saluto dell'Azienda anche a nome del Direttore Generale.

Al Convegno hanno inviato telegrammi di adesione e di saluto il Ministro dei Trasporti Sen. Martinelli, i Sottosegretari On. Degan e On. Sinesio, il Capo di Gabinetto Dott. Collini e Dirigenti Centrali e Compartimentali dell'Azienda.

I lavori sono stati aperti dal Presidente dell'ANLA-FER On. ing. Frunzio, Direttore Compartimentale di Napoli, che, dopo aver rivolto un ringraziamento particolare al Dott. Bassani e al Rag. Orazi — rispettivamente Vice Presidente e Segretario Generale dell'ANLA-FER —, per l'impegno profuso nell'organizzazione dell'incontro, ha illustrato le finalità del Convegno, imperniato quest'anno sul tema « Per un impegno del Ferroviere nella vita sociale ».

Dopo un intervento del Prof. Cavallari, Presidente dell'ANLA, ha preso la parola il nostro Direttore, Dott. Ciambricco, che ha svolto la relazione ufficiale.

Nel suo applaudito discorso il nostro Direttore ha posto in risalto l'opera e la figura del ferroviere nella vita sociale ed economica del paese, soprattutto nella difficile situazione economica attuale. **« Ferroviere non è solo una qualifica professionale** — ha detto tra l'altro l'oratore — **ma anche un modo di essere, un modo di inserirsi validamente nella società ».**

Riferendosi al fatto che nel 1975 si celebra l'anno internazionale della donna, il nostro Direttore ha anche ricordato la numerosa e fattiva presenza femminile in tutti i settori operativi dell'Azienda, dalla guida dei treni alla dirigenza del traffico ferroviario nelle stazioni e sui convogli.

L'intervento del dott. Ciambricco al Convegno ANLAFER al Palazzo della Civiltà del Lavoro. Sotto, la visita al Quirinale: il Presidente Leone parla ai convenuti. In basso, il Capo dello Stato si intrattiene con il Direttore Generale ing. Mayer e con l'ing. Frunzio, Presidente dell'Associazione.

Avviandosi alla conclusione del suo discorso, ha sottolineato con parole commosse il sacrificio dei ferrovieri: **« Quando si parla di sacrifici** — ha detto il Dott. Ciambricco — **si deve intendere purtroppo anche quello della vita: si tratta questo di un doloroso passivo che deve essere registrato nel bilancio positivo delle realizzazioni compiute, affinché il Paese seguiti a percorrere la strada del progresso ».**

Prima dell'inizio vero e proprio dei lavori del Convegno, una folta rappresentanza di convenuti era stata ricevuta dal Presidente della Repubblica. Il Presidente Leone, dopo aver simpaticamente rievocato alcuni episodi della sua giovinezza legati a viaggi in ferrovia, ha espresso la sua più viva riconoscenza per il lavoro svolto da tutti i ferrovieri a favore della collettività.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Stampa aziendale a convegno

Nella foto, da sinistra: Il Segretario Generale dell'ASAI, dottor Salvati, la giornalista Magrini, relatrice, il Presidente dell'Associazione, prof. Golzio, il dr. Cigala Fulgosi, Dirigente del Banco di Roma e la dr. Mancini (relatrice) della Redazione de « Il villaggio », il Periodico Aziendale del Banco di Roma.

SI E' SVOLTO a Roma il 25° Convegno della ASAI Associazione Stampa Aziendale Italiana, brillantemente organizzato dal Banco di Roma: Tema del Convegno era « La stampa aziendale e la donna ». E' stato un convegno impegnato, acceso, talora garbatamente polemico che ha proposto un'immagine viva, dinamica della donna in molti settori della stampa aziendale. Il servizio di cui annunciamo la pubblicazione in questa stessa pagina è in qualche modo ispirato al Convegno di Roma che ha riscosso un caloroso successo.

In linea con il tema del convegno A.S.A.I. e per onorare l'Anno internazionale della donna, «Voci» dedicherà buona parte del numero di dicembre ad inchieste ed interviste sui problemi della donna nell'Azienda. Invitiamo le lettrici e tutte le colleghe in genere ad inviarci collaborazioni, suggerimenti, proposte, critiche in vista di una loro più attiva presenza sul nostro giornale.

Il nuovo libro di Jannattoni

IL 27 SETTEMBRE 1825, salutata alla partenza da 21 salve di cannone e preceduta da un battistrada a cavallo, una sbuffante locomotiva lasciava la stazione di Stockton e si dirigeva verso Darlington alla scriteriata velocità di venti chilometri all'ora.

Un avvenimento importante che segnò la nascita ufficiale della strada ferrata. Da allora il treno ha intrecciato indissolubilmente la sua storia con quella dell'uomo: uomo privato e uomo protagonista del suo destino.

Per molti il treno è una sensazione (il sapore di certe soste in piccole stazioni sconosciute o lo scorrere lento dentro un paesaggio intravisto dallo schermo del finestrino o immaginato sul tappeto volante di Faust), oppure solo un ricordo; per altri un'immagine poetica, un sentimento. Ma il treno è anche storia, nel senso di progresso tecnico, evoluzione sociale, avvicinamento di popoli e di culture, lavoro massacrante di uomini per altri uomini.

Assai difficile dunque dare un'« immagine » del treno che da una parte ripeta fedelmente e dall'altra sublimi questa dualità: il lato oggettivo — documentaristico, razionale, ufficiale — e il lato emotivo e sentimentale. Un difficile equilibrio tra storia e cronaca, tra dato ufficiale e riscontro critico, tra documento e interpretazione.

Ci si è provato Livio Jannattoni — uno dei collaboratori più importanti e affezionati del nostro giornale —, e il risultato è un'opera bellissima e unica nel suo genere: **Il treno in Italia** (Editalia - pp. 304, 180 ill., 24 tavole a colori). Livio Jannattoni, noto giornalista e autore di numerose opere, ha uno stile letterario e una cultura « esistenziale » molto personali: alla documentazione sempre rigorosa che forma la struttura di base della sua narrazione viene sempre giustapposto lo scorcio umano, l'annotazione singolare e poetica, il sapore e il calore dell'aneddoto o della notizia inedita o dimenticata.

Così ne **Il treno in Italia**, come dice lo stesso autore, non troveremo « una comune e arida "storia" delle ferrovie italiane, ma un "racconto" severamente documentato, sulla presenza del treno nel panorama socio-politico italiano ».

E questo assunto è fedelmente rispettato, capitolo per capitolo, pagina dopo pagina: all'immagine « ufficiale » del treno, inseguita lungo le sue tappe storiche essenziali, si affianca a poco a poco, o irrompendo di colpo, l'immagine in controluce ma sempre vivida dell'uomo, con i canti degli operai al lavoro nel buio della galleria del Cenisio o la luce dei ferrovieri che vissero in prima fila i giorni lunghi della lotta di liberazione, con l'immagine di uomini anneriti che impalano il carbone o di uomini cordiali e fiduciosi che con il loro lavoro quotidiano hanno costruito la storia del treno.

Opera che mancava quella di Jannattoni, e che a sfogliarla intriga e stimola a non finire. Ad esempio bisognerebbe dire del rapporto intercorrente tra treno e arte (nell'opera messo in luce ampiamente): quanti poeti hanno cantato il treno, quanti pittori lo hanno raffigurato, quanti film o romanzi indimenticabili lo hanno fatto diventare protagonista importante. Bisognerebbe dire di decine di altre cose ancora ma non si farebbe ugualmente giustizia all'opera.

Quello di Jannattoni — corredato da un apparato bibliografico imponente e arricchito di numerose tavole a colori, fotografie e dagherrotipi — è un libro di cui non conta parlare ma che occorre leggere, guardare, intendere.

Piero SPILA

Il Ministro Martinelli si complimenta con Jannattoni per la sua nuova opera.

FLASH
Notizie in breve

LA SOCIETA' Breda Costruzioni ferroviarie, nel primo semestre del corrente anno, ha ricevuto ordini per 41.777,6 milioni di lire contro 4.260,7 milioni nello stesso periodo dello scorso anno con un incremento di circa 10 volte.
Sempre nei primi sei mesi la società ha fatturato complessivamente 7.364,2 milioni di cui 6.927 milioni all'interno e 437,2 all'estero. Al 30 settembre 1974 il fatturato era ammontato a 5.298,6 milioni e in particolare 4.939,1 milioni in Italia e 359,5 milioni per esportazioni. Si è registrato quindi, nel primo semestre, un fatturato superiore del 38,9% a quello dello stesso periodo dello scorso anno. Attualmente la società impiega 1.249 dipendenti.

UNA RILEVAZIONE è in corso nei Compartimenti ferroviari di Trieste, Venezia, Torino e Bari per conoscere quali sono le esigenze degli utenti, soprattutto pendolari, in base alle attuali caratteristiche del servizio.
Ai passeggeri il personale viaggiante consegna dei questionari in cui gli utenti indicano i convogli da loro usati e i suggerimenti per migliorare la rispondenza degli orari con la necessità dei viaggiatori.

IL CONSIGLIO DI STATO ha espresso parere favorevole per quanto concerne l'elettrificazione del nuovo tratto di linea fra le stazioni di Palermo C.le e Palermo Notarbartolo. Il Ministero dei Lavori Pubblici che ha provveduto, a suo tempo, alla costruzione della nuova linea, provvederà al finanziamento del lavoro, che verrà eseguito a cura della nostra Azienda.
La nuova tratta consente di alleggerire l'intenso traffico, gravante sulla stazione di Palermo C.le permettendo ad alcuni treni diretti verso Messina di far capo nella nuova stazione di Palermo Notarbartolo.

UNA NUOVA convenzione doganale relativa ai Trasporti internazionali di merci (Tir) è stata adottata a Ginevra da una conferenza che ha riunito oltre 200 esperti provenienti da 27 Paesi europei, nonché da Stati Uniti, Canada, Afghanistan, Giordania e Marocco. La precedente convenzione era in vigore dal 1960.
Il nuovo accordo prevede, tra l'altro, alcune facilitazioni per il trasporto combinato di merci stradale e ferroviario.

I LAVORI per la ricostruzione della ferrovia Cuneo-Nizza avranno inizio il 1 febbraio del prossimo anno e dovranno essere completati entro tre anni, esattamente entro la fine di gennaio del 1979. Lo ha annunciato la commissione mista italo-francese che si è riunita presso la Camera di Commercio di Nizza.
La spesa prevista per l'intera opera di ricostruzione supera i 23 miliardi di lire, e sarà sopportata per l'80 per cento dall'Italia e per il restante 20 per cento dalla Francia. Entro il corrente mese di novembre, saranno completate le complesse operazioni per l'appalto dei vari lotti nei quali è suddivisa l'opera. Agli appalti sono state invitate a concorrere le più importanti aziende italiane e francesi specializzate nel settore.

PRESIEDUTA dal Sottosegretario ai Trasporti on.le Degan, si è riunita la commissione interministeriale prevista dalla legge 1042 e 1221, che ha approvato il piano per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi svolti dalla gestione governativa per le ferrovie meridionali sarde, in applicazione della legge 16 luglio 1974, che stanzia la somma di 4 miliardi di lire a questo scopo.

AL KM. 38+694 della linea Fortezza San Candido è stato inaugurato il nuovo ponte sul fiume Rienza.
Il ponte ha 9 campate, di cui 7 della luce di m. 22,20 e 2 della luce di 21,50; con travate formate di travi in c.a.p. e soletta collaborante.
Il costo dell'opera è stato di circa lire 480.000.000.

L'ALTA quotazione del franco svizzero ha fortemente rincarato i percorsi ferroviari svizzeri per gli speditori esteri.
Pertanto, le Ferrovie Federali Svizzere e le ferrovie private ridurranno del 10 per cento, a partire dal 1 gennaio 1976, i prezzi di trasporto delle merci in transito, nonché le quote-parti svizzere delle tariffe dirette di importazione e di esportazione.

Una delle ultime puntate della trasmissione televisiva « Cronache del lavoro e dell'economia » è stata dedicata ai problemi delle Ferrovie. Nel corso del programma è stato intervistato anche il Direttore Generale Ing. Mayer. Nella foto una fase delle riprese.

BINARI NEL MONDO

"Statsbanemand" di Danimarca

IN OCCASIONE di un nostro incontro con il personale delle Officine di Foggia ci venne chiesto di dedicare un po' più di spazio alle ferrovie estere. Quello che noi scriviamo sulla rubrica « binari nel mondo » è certamente interessante, dissero, ma non è tutto; manca l'uomo, il ferroviere, il collega che vive la nostra stessa vita, che veste una diversa uniforme ma che ha i nostri stessi problemi. L'idea era indubbiamente valida, ma, mentre per le notizie di carattere generale è sufficiente consultare qualche pubblicazione tecnica, per soddisfare il legittimo desiderio dei colleghi di Foggia sarebbe stato necessario inviare un redattore oltre frontiera. E questo « Voci » non se lo può permettere: tutt'al più può approfittare di qualcuno che va all'estero ed è disposto a chiedere notizie in giro ed a metterle per iscritto ad uso dei nostri lettori.

Motivi familiari mi hanno portato, con un viaggio di oltre quaranta ore, attraverso tutta l'Europa, nel nord della Danimarca e così mi sono documentato sulla vita dei nostri colleghi di quelle ferrovie (Statsbanemand) ed eccomi a raccontarlo ai nostri lettori.

Aalborg (Oiborg secondo la pronuncia), meta del mio viaggio, è la quarta città per importanza della Danimarca: duecentomila abitanti, un grande porto e, come in tutte le città della Scandinavia, colpisce il visitatore straniero per la grande pulizia, la estrema cortesia dei suoi abitanti, la funzionalità. Il museo d'arte moderna, ad esempio, viene citato dai manuali di architettura per l'eleganza delle linee esterne e per il sistema di diffusione della luce del giorno che consente una uniforme illuminazione delle opere esposte.

La stazione è un bell'edificio al centro della città, accanto al terminale delle linee automobilistiche che collegano Aalborg con tutta la regione del nord dello Jutland. Nell'edificio oltre ai soliti uffici ferroviari trovano posto un bar, un ristorante ed un supermercato alimentare.

All'interno della stazione il trasporto delle merci avviene a mezzo di carrelli elettrici che durante la sosta tra un treno e l'altro ricaricano le proprie batterie inserendo una spina al trasformatore situato sulla facciata interna. Come in buona parte delle città d'Europa non vi sono facchini: il viaggiatore si serve di carrelli allineati in gran numero sotto la pensilina. E' comunque possibile prenotare il facchino al momento della partenza in modo da trovarlo ad attenderci nella stazione di destinazione.

La biglietteria e tutti gli altri uffici sono variamente meccanizzati: lo è anche la segretaria di stazione, collegata con un terminale in grado di raccogliere e fornire tutte le informazioni sulla consistenza del personale, sui turni, sugli assenti e su ogni altro movimento. Il signor Hogh, il capo della segreteria, in assenza del titolare ci fornisce le informazioni che chiediamo prestandosi di buon grado a soddisfare la curosità espressa a mezzo nostro dai colleghi italiani.

Ad Aalborg prestano servizio circa duecento ferrovieri; le ore lavorative sono quaranta settimanali ed i turni giornalieri di otto. I giorni annuali di ferie sono per tutti ventiquattro, l'età per il pensionamento va da 67 a 70 anni, età questa in cui si beneficia del massimo, corrispondente all'80% dell'ultimo stipendio.

A destra: un ferroviere danese. Sul retro della giacca la caratteristica fascia fluorescente antinfortunistica.

Ai familiari vengono assegnati dodici biglietti gratuiti, mentre il titolare beneficia di una carta di libera circolazione. Anche qui sono pochi coloro che utilizzano le concessioni di viaggio preferendo per gli spostamenti l'auto. Il cinquanta per cento dei posti di lavoro debbono essere a disposizione, in ferrovia ed altrove, delle donne le quali però sono escluse da determinati lavori particolarmente gravosi. Le organizzazioni sindacali sono quattro ed hanno rappresentanti ad ogni livello collaborando alle varie attività, dai turni di lavoro ad ogni altra divergenza. Per i ferrovieri esiste il divieto allo sciopero: ogni problema viene affrontato attorno ad un tavolo e la trattativa può salire di livello fino a giungere nell'aula del Parlamento.

Per quel che concerne i servizi sociali la Danimarca viene citata ad esempio; un po' meno esemplare (secondo un diverso punto di vista) è la tassazione dei redditi. Un ferroviere che percepisce 5.000 corone di stipendio mensili ne deve lasciare, sempre mensilmente, duemila di tasse. Ma per meglio intenderci sugli stipendi e sul potere di acquisto sarà bene non fare conteggi in base al cambio (la nostra povera lira ne esce ogni volta malconcia) ma fare degli esempi. Una famiglia di cinque persone (tre figli sono una eccezione) spende per nutrirsi circa mille corone al mese, altrettante ne deve pagare per l'alloggio. In realtà sono pochi coloro i quali vivono in appartamenti in affitto: esistono facilitazioni per ottenere dei mutui per l'acquisto e in tal caso la spesa è anche inferiore ad un comune affitto.

Non esistono facilitazioni per il lavoratore-studente: se un giovane ferroviere vuole proseguire negli studi frequentando l'università può farlo se i turni di servizio glielo consentono, altrimenti deve licenziarsi ed accontentarsi di quello che lo Stato gli passa perché si mantenga a scuola. Al termine la ferrovia sarà ben lieta di riprenderlo in servizio. In pratica tutto ciò che è assistenza sociale è compito dello Stato e quindi in ferrovia non esistono norme particolari in questo settore. Quando si è malati è infatti lo Stato che versa l'indennità di malattia, ed è quindi lo Stato che si accerta sulla validità della malattia. La donna in attesa di un bimbo deve, nell'ultimo periodo, darsi ammalata e solamente dopo il parto la ferrovia per un periodo non superiore a tre mesi provvede a corrisponderle lo stipendio. Dopo i tre mesi la mamma deve sistemare il piccolo in uno degli asili nido di quartiere e riprendere il servizio.

Non interviene quindi la ferrovia neppure per una regolamentazione delle attività inerenti al tempo li-

La nostra interprete signorina Martinsen ed il sig. Hog, capo della segreteria della stazione di Aalborg. Sotto: il carrello per il trasporto delle merci in sosta sotto la pensilina mentre ricarica le batterie del motore; in primo piano uno dei carrelli a disposizione del pubblico per il trasporto dei bagagli.

bero. Non esiste un dopolavoro inteso come il nostro. I ferrovieri si organizzano sfruttando, come tutti gli altri impiegati e cittadini le strutture messe a disposizione dallo Stato. Che ad Aalborg esista una orchestra di ferrovieri è dovuto solamente alla iniziativa degli stessi orchestrali. Lo stesso accade per il giornale, si chiama « Skinne-Kontakten », al quale il signor Hogh che ne è redattore dedica il tempo libero. Il giornale che fornisce notizie e tiene i contatti tra i ferrovieri di Aalborg e dei dintorni beneficia della carta fornita dall'Azienda e di una dattilografa che è autorizzata a battere a macchina sulle matrici multilith gli articoli. Da due anni i ferrovieri hanno una nuova uniforme (ne viene assegnata ogni due anni una estiva ed una invernale) che, per il personale dell'esercizio, è fornita di una striscia fluorescente bianca ai due lati. E' una delle tante concessioni all'antinfortunistica che viene particolarmente curata mediante comitati, controlli e medico d'impianto. Non capivo però come potesse conciliarsi l'antinfortunistica con gli zoccoli di legno con tomaia di cuoio che calzano tutti, dal capostazione al poliziotto, allo studente. Li ho comperati anche io e li ho messi: ho capito così cosa volesse dire avere i piedi caldi ed asciutti da mattina a sera. Qui a Roma, in ufficio li hanno disapprovati, ma sono sicuro che la moda finirà con l'invadere la nostra penisola, come è accaduto per i jeans, i capelli lunghi e purtroppo la pornografia.

V. S.

SICILIA, PORTA (sbarrata) D'EUROPA

di MARCELLO BUZZOLI

SULLO STRETTO di Messina il ponte non c'è. Fra Punta Pezzo in Calabria e Punta Faro in Sicilia (estremi teorici dell'asse di collegamento tra le opposte rive) il ponte non c'è. Ci sono però altre cose. Per esempio, le mozioni e le interpellanze parlamentari, le promesse elettorali e le promesse del marinaio. Ci sono i dispareri degli esperti, i preventivi di spesa contestati e contraddetti, le fantomatiche Società di costruzione e di gestione. Ci sono i fautori del tunnel subacqueo. Ci sono i partigiani del collegamento al di sopra dello Stretto (cioè il ponte propriamente detto) schierati in opposte fazioni, sostenendo alcuni l'opportunità di un manufatto con una sola campata, predicando altri la necessità di almeno tre campate. E fra tante campate, è inevitabile che ci sia chi tira a campare, ogni decisione procrastinando ad improbabili tempi migliori. Dice Fortunato Seminara che il ponte sullo Stretto « potrebbe essere elevato a simbolo di tutte le delusioni, di tutti gli inganni e di tutti i soprusi subiti dalle popolazioni del Mezzogiorno ». D'accordo, a condizione però di non dimenticare che il collegamento stabile fra l'Italia continentale e la Sicilia non avvantaggerebbe solo il Meridione, ma tutta la Comunità europea, facendo dell'isola l'avamposto verso il Terzo Mondo e la piattaforma per avviare un dialogo di nuovo tipo con i Paesi produttori di petrolio. L'interscambio fra l'Europa, l'Asia e l'Africa, attraverso il Mediterraneo, conoscerebbe una benefica accelerazione, quando non dovesse più sottostare all'« imbuto » di Messina e alla lenta traghettazione con attese a terra talvolta estenuanti che, secondo

certi calcoli, cagionano ogni anno la perdita per deperimento di almeno il 30 per cento delle merci trasportate. Verità sulle quali tutti concordano, ma intanto il collegamento stabile non c'è. Ci sono però altre cose. C'è perfino la truffa del ponte. Dalle cartoline illustrate del « Golden Gate Bridge » e del « Washington Bridge », spedite in patria dagli emigrati, l'inesauribile fantasia italica ha saputo ricavare un persuasivo fotomontaggio ad uso e consumo dei nipoti di zio Sam. Oltre Atlantico, i meno informati hanno abboccato. Poi il disinganno è stato amaro. Un gruppo di turisti americani (quelli del tour l'Europa in sette giorni) arriva a Messina e domanda: « dove essere ponte sullo Stretto? ». Ripassate fra dieci anni, please. Non sappiamo se e quanto la storiella sia autentica (ricalca quella degli *sciuscià* napoletani che bidonavano i *paisà*), è certo però che il rinvio di dieci anni può essere considerato irrealistico. E' difficile credere che nei due lustri che ci stanno davanti potremo vedere, non diciamo compiuto, ma almeno iniziato, il « magico collegamento » tra Scilla e Cariddi del quale si parla da più di un secolo.

Fu infatti nel 1870, l'anno della Breccia di Porta Pia, che un tal Alberto Carlo Navone si laureò in ingegneria presso la Scuola di applicazione di Torino, presentando una « dissertazione di laurea » su un « passaggio sottomarino attraverso allo Stretto di Messina per unire in comunicazione continua il sistema stradale e ferroviario siciliano alla rete della penisola ». Costo del manufatto: 37 milioni (dell'epoca, ovviamente).

Dopo la prima e la seconda guerra mondiale, nel clima di euforia e di speranza che è tipico dei dopoguerra, furono sfornati a bizzeffe progetti di collegamento più o meno utopistici.

Con legge regionale del 27 gennaio 1955, la Regione siciliana commise alla Fondazione Lerici l'esecuzione di una serie di prospezioni geologiche sistematiche dello Stretto. In seguito, le prospezioni son diventate di moda, le hanno fatte un po' tutti, Enti pubblici e privati. E' stato indagato il fondo del mare, è stata interrogata la terra: la batimetria si è alleata all'orografia.

La morfologia dei rilievi montuosi a Nord Est della Sicilia è analoga a quella dell'Aspromonte: Calabria e Sicilia furono un tempo unite.

Un sisma le separò. Suvvia, ricongiungiamole. Dopo le prospezioni autorizzate e benedette dalla Regione, l'intervento del potere centrale venne ad avallare le

Trasporti in Sicilia

speranze (purtroppo illusorie) di un decollo prossimo, se non imminente. In esecuzione di apposita legge (28 maggio 1968) fu bandito un «concorso internazionale di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente». Il concorso, che vide la presentazione di ben centoquarantaquattro elaborati, si concluse nel 1970 con l'assegnazione di sei premi ex aequo (15 milioni ciascuno) e di altri premi minori di tre milioni ciascuno. Spentosi l'ultimo applauso, vuotata l'ultima coppa di *champagne* in onore dei vincitori, un compatto silenzio protrattosi per un anno nascose le decisioni delle autorità di governo alle legittime aspettative dell'uomo della strada. Finché una legge (17 dicembre 1971, n. 1158) affidò la realizzazione del collegamento Sicilia-continente ad una Società per azioni, incaricandola, per prima cosa, *degli studi e delle ricerche di fattibilità*. Ciò significa che si riparte da zero, che i progetti presentati al concorso hanno un valore puramente teorico e che l'elargizione di cento e passa milioni di premi deve essere considerata non altrimenti che un gesto di disinteressato mecenatismo. Commentare, a che servirebbe? ormai quel che è fatto è fatto. Guardiamo al presente che non è meno sconfortante del passato. Ci troviamo di fronte ad un muro liscio. La legge del 1971 è rimasta lettera morta: non è stata costituita nemmeno la Società per azioni. Alla fine del 1974, il Parlamento europeo, evidentemente preoccupato per un ritardo così lungo, ha formulato il voto che vengano assunte dalla CEE le spese per i sondaggi preliminari sul bosforo messinese. Ma a quanto pare (e nessuno più di noi sarebbe lieto di una smentita) nemmeno con l'intervento comunitario si è mossa foglia.

In questa annosa vicenda di ritardi, di promesse mancate e di leggi inapplicate, le F.S. non hanno alcuna corresponsabilità. In un convegno sui trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina, tenutosi a Taormina nel dicembre 1973, l'ing. Mayer documentò lo sforzo costante della nostra Azienda, dal lontano 1899 ad oggi, per assicurare, al di là del possibile, efficienti servizi di traghetto sul braccio di mare fra le coste calabre e siciliane. La tecnica del trasporto di treni su navi, anche se in assoluto non può essere considerata superata, impone soggezioni e sprechi di tempo che mal si conciliano con il previsto incremento del traffico sullo Stretto e la richiesta di sempre maggiore velocità, tipica della nostra epoca. Di qui la necessità di una soluzione d'altro genere. Il ponte al di sopra dello Stretto o, in alternativa, la galleria subacquea non risultano in contrasto con le esigenze dell'esercizio ferroviario, salvo ovviamente i necessari — e differenziati — adeguamenti alle infrastrutture e ai veicoli. Ci duole di non poter riportare più estesamente l'intervento dell'ing. Mayer: potrà essere letto per intero su «*Ingegneria Ferroviaria*» (n. 1/1974).

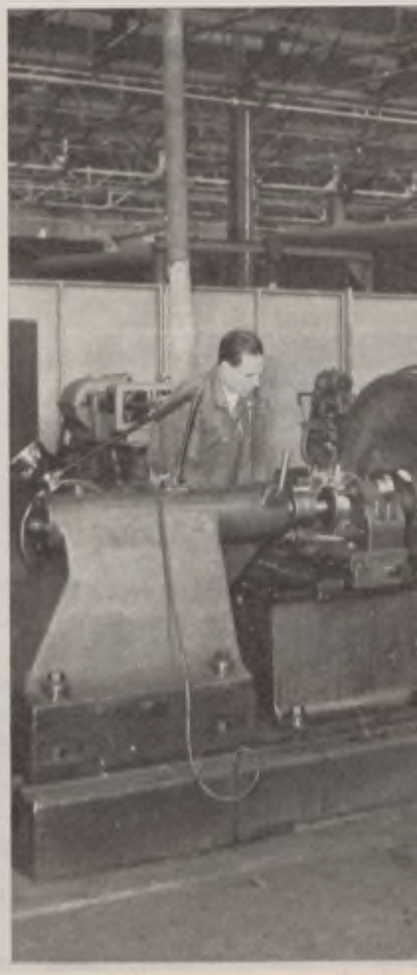
Se la sollecitudine delle F.S. per i servizi marittimi tra Scilla e Cariddi è indubbia, altrettanto non può dirsi degli imprenditori privati, o almeno di alcuni di essi. Nel luglio scorso, la Compagnia di navigazione «Linee Canguro», sedotta dalle più redditizie rotte del Mar Rosso, ha abrogato di colpo i servizi di collegamento tra il porto di Palermo e quello di Napoli. Episodio forse marginale, ma egualmente indicativo di una mentalità e di un costume.

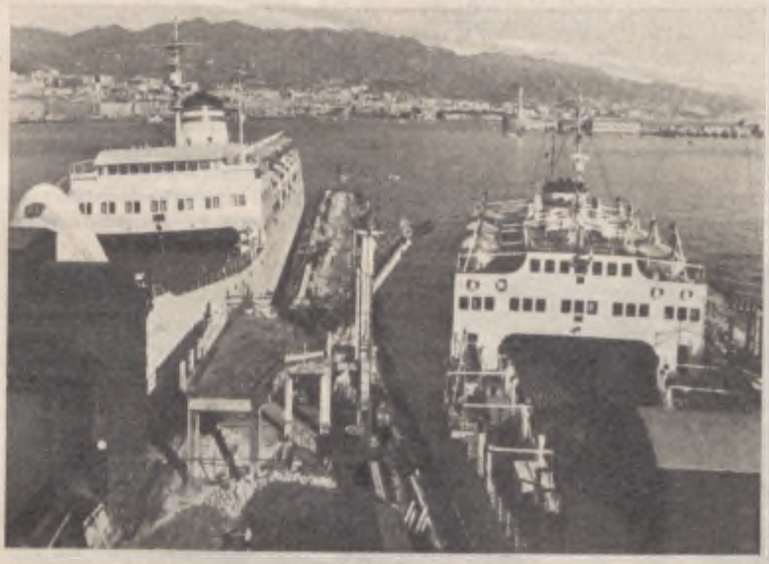
Ma passiamo ora ad esaminare la situazione dei trasporti su rotaia in Sicilia. Non ne rifaremo qui la storia in dettaglio.

L'avvento della vaporiera è degli anni intorno al 1860. Sfogliando le vecchie cronache, troviamo registrata al 12 dicembre 1866 l'apertura all'esercizio della Messina - Giardini Taormina, cioè il primo tronco della litoranea ionica da Messina a Siracusa che fu completata il 19 gennaio 1871. La litoranea tirrenica da Palermo a Messina, benché iniziata con qualche anno di anticipo (per la precisione, il 28 aprile 1863), poté essere conclusa solo nel 1895. Prima del completamento delle due grandi arterie costiere, altre linee vennero aperte in Sicilia, soprattutto per far defluire il minerale di zolfo dall'altipiano interno verso gli scali portuali. Per la loro specifica e limitata funzione, si chiamarono appunto linee dello zolfo. Assai più importante e d'interesse generale il collegamento fra Catania e Palermo, mediante una dorsale interna che fu inaugurata nel 1896.

La strada di ferro non sempre e dovunque fu accolta con favore. A parte le consuete e inevitabili polemiche fra i centri urbani attigui al tracciato ferroviario e quelli che se ne vedevano esclusi, polemiche che dai Municipi si dilatarono fino al Parlamento, si dovettero registrare episodi di boicottaggio e d'intolleranza d'altro genere. Come scrive Denis Mack Smith nella sua «Storia della Sicilia medievale e moderna», nonostante la elevata disoccupazione locale fu necessario importare la mano d'opera, perché «i lavoratori siciliani, o per superstizione o per le minacce di tipo mafioso, si dimostrarono talvolta restii a lavorare alla costruzione delle ferrovie». Decisamente ostili si rivelarono tutti coloro che legavano i propri interessi al trasporto someggiato; così i mulattieri di Ragusa rifiutarono di portare l'asfalto dalle miniere locali alla stazione ferroviaria, perché conferendolo direttamente ai porti marittimi guadagnavano di più. A lungo, vaste plaghe dell'isola e in particolare le zone centro-meridionali rimasero remote da ogni idea ed aspirazione di progresso: nel 1910 il rapporto Lorenzoni poteva affermare che molti siciliani dell'interno non avevano mai visto un veicolo a ruote.

Ancor oggi, il sistema ferroviario isolano ha notoriamente i suoi car-





dini nelle due direttrici litoranee, già ricordate. La Messina-Catania-Siracusa (Km. 182) e la Messina-Palermo (Km. 232) rappresentano in effetti i grandi canali afferenti e deferenti del traffico merci e viaggiatori interessante lo Stretto, che costituisce da solo circa l'80 per cento dell'intero traffico della Regione. Con queste premesse, è evidente che le cure maggiori non potevano non rivolgersi al potenziamento della capacità delle due arterie costiere, a cominciare dal raddoppio del binario.

La Messina-Catania-Siracusa fu elettrificata nel 1960 e nella stessa epoca si cominciò a parlare anche del raddoppio. Doveva essere realizzato entro il 1967, cioè nel primo quinquennio del Piano Decennale F.S. (1962-1972) e infatti in quel piano lo troviamo registrato. Varie vicende, le solite limitazioni finanziarie e la priorità accordata alla tirrenica calabrese imposero una battuta d'arresto. Breve, solo nel 1971 sono cominciati i lavori che presentemente sono in corso sul tronco Messina (Contesse)-Giampilieri di appena 10 chilometri, il più agevole dal punto di vista tecnico. Sul tratto da Giampilieri a Letoianni (27 chilometri), insidiato da continue mareggiate, occorrerà procedere ad uno spostamento di sede e alla costruzione di un tratto in galleria. Anche per il corto segmento (11 chilometri) tra Letoianni e Calatabiano è prevista la costruzione di una galleria (tra Alcantara e Letoianni) e lo spostamento del tracciato che comporterà, fra l'altro, la soppressione dell'attuale stazione Taormina Giardini e la creazione di una nuova stazione, Alcantara-Taormina, a monte di quella soppressa. Difficoltà non minori presenta la residua linea specie nel tratto Guardia Mangano-Catania (21 chilometri) che dovrà essere costruito per una certa parte in galleria. Il ruolino di marcia più aggiornato registra come imminente l'avvio dei lavori proprio su quest'ultimo tratto; subito dopo i picconi e le ruspe dovrebbero picchiare sul tronco da Calatabiano a Letoianni. Per il resto, si vedrà. Secondo i calcoli più realistici sarà necessario almeno un decennio prima di poter segnare la parola « fine » sui lavori della Messina-Catania, difficoltà tecniche e asperità della natura sommandosi ad ostacoli burocratici e procedurali. In ogni caso, e per bene che vada, non dimentichiamo che la « coperta è corta », cioè il tronco da Catania a Siracusa (Km. 87) resterà con un solo binario, relegato chissà per quanto tempo nel ruolo di parente povero.

Diverso è il discorso per l'altra litoranea che è a doppio binario limitatamente al percorso da Palermo a Fiumetorto (Km. 43).

Orientamento prevalente è di duplicare soltanto i tratti di linea sottoposti a più intensa e difficile circolazione. Tra questi si può annoverare il tronco da Messina a Villafranca che tuttavia presenta una situazione affatto particolare. Va premesso che per l'accentuato dislivello (25 per mille) l'esercizio dei treni deve svolgersi qui in doppia trazione. Il locomotore di rinforzo, dopo aver aiutato a spingere il treno in salita, torna indietro per spingere il convoglio successivo. Anche il profano intende che le complicazioni e le lungaggini di questa spola si accentuano ancor più quando c'è un binario solo. Inoltre sul tratto ora ricordato, insiste la Galleria Peloritana, perciò il progetto di raddoppio risulta più complesso sotto il profilo tecnico e più oneroso sotto l'aspetto finanziario, dovendo estendersi anche alla costruzione di un nuovo tunnel o all'ampliamento di quello esistente. Infine l'opera da realizzare rientra nell'area geografica dello Stretto di Messina e non si può rischiare che in futuro risulti incompatibile con il collegamento stabile Sicilia-continente: al contrario dovrà iscriversi nell'assetto infrastrutturale di quella area che, come sappiamo, non è ancora definito.

Così stando le cose, è probabile che per parecchio tempo dovremo rassegnarci a spingere treni in doppia trazione e su un binario solo, con poca soddisfazione dei ferrovieri e dei viaggiatori.

E pensare che di recente uno scrittore sensibile ed intelligente, qual è Carlo Laurenzi, non certo sospetto di piegare la penna alle esigenze di marketing delle F.S., ha raccomandato a chi volesse visitare la capitale dell'isola di giungervi in treno. « Se visitate Palermo dopo una lunga assenza o non la conoscete ancora, evitate di giungervi dal mare: la città volge le spalle al suo mare specchiante. Non giungetevi dall'aria: vi accoglierebbero le periferie di Palermo e i suoi casermoni residenziali. Superfluo, credo, sconsigliare l'automobile oggi più che mai. Bisogna arrivare a Palermo per ferrovia »... A sollievo del turista che seguisse il consiglio di Laurenzi, diremo che se il viaggio in treno da Messina a Palermo non è molto veloce, nella capitale della Regione sarà accolto da una stazione linda, ampliata e resa più funzionale col prolungamento dei marciapiedi, delle pensiline e l'aumento del numero dei binari. Forse, chissà, il nostro turista avrà modo d'interessarsi anche all'impianto ferroviario satellite di Notarbartolo, aperto all'esercizio da poco più di un anno. Un complesso attrezzato che ha tutti i requisiti per ampliare le proprie funzioni e diventare il polo più importante di un istituendo servizio ferroviario urbano e suburbano. Peraltro per raggiungere un tale risultato, la sola iniziativa delle F.S. non basta: ad essa dovrebbero affiancarsi, anche per l'apporto finanziario, la Regione e gli Enti locali. Finora ci siamo occupati delle due litoranee, di quanto è stato fatto e di quanto sarà possibile fare nei prossimi anni per accrescerne la capacità di traffico. Non possiamo però lasciare nell'ombra il resto della rete, nell'interno dell'isola, dove il mare è lontano e le suggestioni

Trasporti in Sicilia

turistiche s'affievoliscono. La strada di ferro in Sicilia ha un'estensione che, a rigor di termini, non può dirsi eccessivamente limitata. Perciò importa non tanto ampliarla, quanto renderla più moderna ed efficiente. Su 1578 chilometri, appena 48 sono a doppio binario; residuano dunque 1530 chilometri a semplice binario dei quali ben 1159 non sono nemmeno elettrificati. Basterebbero questi dati a sottolineare l'arretratezza del sistema. Altro rimarchevole svantaggio (insanabile, a meno di attuare costosi cambiamenti di tracciato) deriva dalla circostanza che la maggioranza delle stazioni sono distanti dai centri abitati.

Sul gradino più basso di obsolescenza si collocano alcune linee secondarie (come la Trapani-Marsala-Castelvetrano; l'Aragona-Canicatti-Licata-Ragusa-Siracusa) dove le precarie condizioni dell'armamento e gli antiquati sistemi d'esercizio impongono ai treni di marciare a passo di lumaca, 30-40 chilometri l'ora, contro gli 80-90 che il tracciato consentirebbe. Purtroppo non c'è da illudersi che la situazione possa migliorare a breve scadenza; in queste zone l'esercizio ferroviario resterà ancora a lungo tagliato fuori da sostanziali ammodernamenti, considerata l'inderogabile necessità di destinare le limitate disponibilità finanziarie agli impianti e alle linee che sopportano il grosso del traffico. E giacché siamo in tema di disponibilità finanziarie, converrà riepilogare in un elenco di cifre e di fatti ciò che la Sicilia ha avuto e ciò che potrà avere.

Dei 400 miliardi del cosiddetto « Piano Ponte », al Compartimento di Palermo ne sono stati assegnati 28, destinati a varie opere. Le principali sono: la prosecuzione dei lavori di raddoppio della Messina-Catania; l'ampliamento dello scalo merci di Palermo-Brancaccio; il completamento e la sistemazione, secondo il P.R., della stazione di Messina; l'impianto degli apparati centrali elettrici ad itinerari nella stazione di Palermo C.le.

Incertezze e difficoltà esisterebbero circa la realizzazione a Messina (presso la foce Annunziata) del nuovo approdo attrezzato per navi bidirezionali, al quale sono stati assegnati 6 miliardi. Fra le misure di minore entità, vogliamo ricordare il potenziamento dell'Ufficio Sanitario di Catania (300 milioni) e il miglioramento degli ambienti di lavoro in tutto il Compartimento (1 miliardo e 800 milioni).

Nel quadro degli interventi straordinari del quinquennio 1975-1979, la Sicilia potrà contare su 84 miliardi. Oltre alla prosecuzione dei lavori di raddoppio sulla litoranea ionica e sulla tirrenica che assorbiranno 61 miliardi, gli altri provvedimenti di maggior rilievo tendono al miglioramento della struttura e della funzionalità della rete, come la costruzione di manufatti sostitutivi dei passaggi a livello da sopprimere e l'ammodernamento di quelli che resteranno in esercizio (spesa, 5 miliardi); la centralizzazione delle manovre nelle stazioni mediante apparati elettrici; l'installazione di impianti di comando centralizzato del traffico; la creazione di un nuovo scalo merci a Catania (3 miliardi). Inutile dire e ripetere che le esclusioni sono numerose e di non poco conto; d'altra parte nei limiti dello stanziamento di 84 miliardi era impossibile soddisfare tutte le esigenze e far contenti tutti.

Occorrerà vedere nel Piano Poliennale (che, come noto, deve essere presentato al Parlamento entro il 31 dicembre 1976) quali provvedimenti saranno riservati alle ferrovie della Sicilia. Fra le altre finalità del Piano, la legge 14 agosto 1974, n. 377 prevede « l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali e insulari, nonché dei collegamenti con le isole, per adeguarli alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree interessate ». E' un'enunciazione precisa e vincolante, ma avremmo torto a fondarvi miracolistiche attese, invece che modeste speranze compatibili con disponibilità finanziarie come sempre limitate e per di più erose dal rapido processo inflazionistico.

Paradigmatica di una certa politica, che anche nell'isola è stata avara con le ferrovie e prodiga con gli autotrasporti, è l'espansione delle autostrade. La rete d'asfalto, ancora in parte in costruzione, si snoderà sulle seguenti direttrici:

1) Palermo-Catania (194 chilometri);
2) Messina-Catania (77 chilometri);
3) Messina-Palermo (172 chilometri fino a Buonfornello; qui confluisce e s'identifica con la Palermo-Catania);
4) Palermo-Punta Raisi (18 chilometri);
5) Siracusa-Gela (115 chilometri);
6) Mazara del Vallo-Punta Raisi (101 chilometri);

e la diramazione che da Alcamo condurrà a Dattilo, a Sud di Trapani, dove si biforcherà in due rami, il primo porterà a Milo e da qui, utilizzando l'asse fino a Villa Pampaloni, sarà possibile raggiungere il porto di Trapani; il secondo si snoderà fino all'aeroporto di Birgi.

Circa le strade a scorrimento veloce, alle già esistenti Palermo-Agrigento, Catania-Gela, Catania-Ragusa, si aggiungeranno: la Palermo-Sciacca; l'Agrigento-Trapani; la Licata-Torrente Broemi; la Caltanissetta-Gela; e l'asse del Belice che da Santa Ninfa si congiungerà alla Palermo-Sciacca.

Le vie di grande comunicazione che abbiamo elencato si trovano in vario stato d'avanzamento; alcune stanno per essere ultimate e sono aperte al traffico su tratte abbastanza lunghe; altre sono appena all'inizio. Presentemente, le autostrade compiute e in esercizio su tutta la loro estensione sono, in ordine di importanza, la Palermo-Catania, la Messina-Catania e la Palermo-Punta Raisi. La Palermo-Catania è costata 250 miliardi; e se volessimo buttare là un paragone, diremmo che per una sola autostrada è stato speso più che per tutta la rete F.S. siciliana a decorrere dall'ormai lontano Piano Decennale.

Inutile dire che noi non abbiamo nulla contro le vie d'asfalto (sarebbe ridicolo oscurantismo) e troviamo sterili le contrapposizioni fra i diversi modi di trasporto che sono invece destinati ad un'armoniosa cooperazione, proficua sia per i vettori che per la collettività. Il torto non è quello di fare autostrade, ma di farne troppe, al di fuori di un piano coordinato di sviluppo economico, di un razionale sistema infrastrutturale che punti non soltanto su rapidi e prestigiosi collegamenti, fine a se stessi, ma s'armonizzi con l'assetto del territorio e la dislocazione dei centri produttivi, consentendo la saldatura tra aree « forti » e « deboli » e sottraendo all'emarginazione le zone depresse. Criteri validi per ogni regione, ma ancor più per la Sicilia dove, per dirla col professor Petriccione, eminente studioso e docente universitario, ci troviamo di fronte ad un sistema di comunicazioni « ereditato da un'economia prevalentemente agricola, rappresentato cioè da una struttura disarticolata o inarticolata rispetto alle funzioni, nella quale, in sostanza, ogni centro residenziale e produttivo è collegato in maniera indifferenziata rispetto ad ogni altro ».

Ne conseguono grandi strozzature al processo di sviluppo economico eliminabili, dice sempre Petriccione, con una nuova struttura dei trasporti « fondata su griglie di comunicazioni trasversali a un sistema stradale a scorrimento veloce, completato da un riordinamento delle linee ferroviarie e dalla specializzazione e dal potenziamento dei porti ». Solo così sarà possibile modificare l'attuale assetto incentrato sulla bipolarità Catania-Palermo che emargina quasi del tutto le altre zone dell'isola. Parole di un economista, ma purtroppo così lontane dall'attuale realtà siciliana, da sembrare quasi parole di un poeta. E giacché abbiamo evocato la poesia, come dimenticare il duro giudizio del Gattopardo circa l'immobilismo della Sicilia? Questa terra è vittima di un eccesso di civiltà; misura il mondo con misure troppo antiche; è gravata dal peso di millenni di malgoverno; è afflitta da un clima snervante che spegne ogni energia; l'abulia dei siciliani è un atteggiamento di consapevole ribellione a un destino di miseria e all'insipienza delle autorità pubbliche. E' questo il senso del discorso che il principe Fabrizio Salina, il Gattopardo, rivolge a Chevalley. Ma non tutti i siciliani accettano la diagnosi del Gattopardo e sono disposti a riconoscersi nel ritratto un po' cinico e decadente dipinto da Tomasi di Lampedusa. Ci sono moltissimi siciliani onesti, intelligenti, lavoratori tenaci. Reso omaggio alla poesia e al suo potere d'illuminare zone dell'animo umano altrimenti inaccessibili, se proprio dovessimo assegnare all'isola un emblema letterario, noi sceglieremmo quello dei Malavoglia. La famiglia di pescatori di Aci Trezza, che lotta contro l'avverso destino, può ben diventare l'immagine dell'« altra » Sicilia, quella operosa, coraggiosa, moralmente inattaccabile, testardamente fiduciosa nel domani.

M. B.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

NEL GIUGNO del 1970, quando con la perforazione per il primo palo del viadotto Paglia, fra Orte e Città della Pieve, sono cominciati i lavori per la costruzione della nuova linea ferroviaria Roma-Firenze, ha scrito M. Pedrotti sul settimanale TEMPO, ha avuto inizio una nuova epoca, giacché si sono poste le basi, sia pure fra molte polemiche, per avere anche in Italia una ferrovia al passo con i tempi, in grado, cioè, di ospitare treni da 250 Km/h.

Le polemiche cui accennava l'A. riguardavano, come è noto, l'attraversamento di Firenze e in questi cinque anni sono proseguite di pari passo con i lavori, dando luogo a momenti di grande tensione in cui hanno assunto anche dei toni drammatici. E' perciò comprensibile la unanime soddisfazione per gli accordi recentemente raggiunti in un incontro tra il Governo e gli enti locali fiorentini. « Direttissima: problemi risolti » ha scritto IL POPOLO, e A. Nirenstain su IL GLOBO: « Si stringono i tempi per la Roma-Firenze; forse imminente la ripresa dei lavori della Direttissima ». « Entro 5 anni pronta la direttissima col passaggio sotterraneo di Firenze » ha annunciato G. Peruzzi sul CORRIERE DELLA SERA. Anche IL GIORNALE D'ITALIA e l'UMANITA' si sono soffermati sui tempi tecnici previsti per l'entrata in esercizio graduale della Direttissima.

Un'analisi obiettiva dei risultati dell'accordo raggiunto è stata fatta su LA NAZIONE da W. Lattes, la quale ha tra l'altro affermato che « l'appassionato dialogo condotto per anni, nelle circostanze più difficili e disparate, tra l'amministrazione centrale dello Stato e la città di Firenze, ha aperto la strada a un dinamico e moderno metodo di collaborazione senza peraltro provocare alcun riflesso negativo ».

Una dichiarazione sull'argomento è stata rilasciata dallo stesso Direttore Generale delle FS, ing. Mayer ed è stata ampiamente ripresa da tutti i giornali. IL GLOBO, che ha intitolato il suo articolo « Mayer: stanno per sciogliersi i nodi sulla Direttissima Roma-Firenze », ha messo in rilievo la soddisfazione espressa per il fatto che sia stato possibile configurare una soluzione che, mantenendo integri gli obiettivi che debbono essere raggiunti dalla direttissima, salvaguardi pienamente le esigenze di assetto del territorio fiorentino e di tutela dei valori ambientali.

IL GAZZETTINO, IL SOLE/24 ORE e IL GIORNALE hanno sottolineato la parte della dichiarazione dell'ing. Mayer in cui egli ha precisato che la soluzione studiata consente di non interrompere i lavori in corso e quindi fa intravedere come vicino lo sfruttamento della quasi totalità del quadruplicamento tra Incisa e Campo di Marte.

IL TELEGRAFO si è spinto un po' più in là, prevedendo, dopo l'accordo recentemente raggiunto, « una stazione sotterranea nel futuro di Firenze ».

Un'altra iniziativa che ha avuto molto successo è stato il Convegno indetto nell'ambito della Fiera del Levante sul tema « Concentrazione del traffico ferroviario e trasporti combinati ». La relazione è stata tenuta dal dr. Mauro Ferretti, Direttore del Servizio Commerciale e Traffico FS. In proposito M. Scotti, su IL GIORNALE DEL MEZZOGIORNO, ha scritto: « l'ampiezza della relazione e le documentate argomentazioni, a nostro avviso, attestato la volontà delle FS di adeguarsi alle esigenze nazionali e di offrire un sempre più valido servizio ». Anche DEMOCRAZIA E LAVORO ha osservato che nella relazione del Dr. Ferretti sono state illustrate le molteplici iniziative che l'Azienda di Stato ha attuato per conciliare l'economia dei vari sistemi di trasporto. «Una rete di treni intercity-merci ideale per il trasporto combinato strada-ferrovia » ha commentato da parte sua la GAZZETTA DEL SUD.

Nello scorso mese di ottobre è proseguito, tra l'altro, l'esame dei bilanci di previsione dei vari ministeri da parte delle Commissioni del Senato. Per quanto riguarda i Trasporti, LA VOCE REPUBBLICANA e IL SOLE/24 ORE hanno riferito i dati riguardanti l'attività delle varie Direzioni Generali in cui il Ministero si articola, ma, come del resto è consuetudine, la maggiore attenzione della stampa è stata rivolta alla parte riguardante l'Azienda ferroviaria. IL GLOBO ha subito annunciato: « Dichiarazioni del Ministro dei Trasporti. Nelle FS le entrate non coprono i costi », e IL PICCOLO « Ferrovie: 900 miliardi il deficit per il 1976 ». Anche IL TEMPO ha sottolineato che il disavanzo delle Ferrovie per il 1976 aumenta di duecento miliardi. « 205 miliardi in più rispetto al '75 » ha detto per la precisione IL SOLE/24 ORE, seguito da IL POPOLO e IL GIORNO.

Nonostante questi aspetti negativi della situazione, L'OSSERVATORE ROMANO ha fatto notare che sono « buone le prospettive per i trasporti ferroviari », in quanto gli sviluppi che assumerà il traffico nei prossimi anni rivaluteranno la funzione della rotaia nel sistema dei trasporti italiano. La stessa tesi è stata svolta da L'UMANITA' che ha riferito che a fronte dei 34 miliardi di viaggiatori-chilometro sull'intera rete nazionale del 1971, si passerà a 44 miliardi nel 1982. Un sensibile incremento, secondo le stime degli esperti, ha aggiunto IL GLOBO, si registrerà per tale epoca anche nel settore merci, nel quale d'altra parte, ha precisato IL SOLE/24 ORE, è previsto un programma di ammodernamento per realizzare un nuovo modo di rispondere adeguatamente alla domanda di trasporto.

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

Volendo collaudare la decantata abilità di un cane da poco acquistato, un appassionato cacciatore si era recato in campagna all'estrema periferia di X. Alquanto stanco, nel viaggio di ritorno, già pregustava un po' di relax, quando l'eccessiva vivacità del cane ha provocato l'apertura della scatola in cui era custodita la quaglia utilizzata per l'addestramento. Fresco dell'allenamento il cane si è slanciato ancor prima del padrone al recupero della bestiola e l'ha scovata nella sporta di una massaia che si era anch'essa recata in campagna per acquisti « genuini » e che stava ringraziando sbalordita la Provvidenza per averle offerto in un luogo tanto impensato un così prelibato bocconcino da portare a casa.

MG

SEZIONE NARRATIVA

Ad occhi chiusi

di GERVASIO GERINI

Nato a Fabriano nel 1913 Gervasio Gerini, Capo Deposito Sovr. a Foligno, ha partecipato a numerose edizioni della « Penna d'Oro » classificandosi sempre ai primi posti.

UN ALTRO pomeriggio di estate marcisce fuori di questa stanza e la noia si stende sulle pareti come un'ombra. Mai più ore di sonno strappate ai turni di lavoro; nessuno deve svegliarmi dicendo che è tardi. I giorni mi scivolano addosso senza più margini e corrodono le vecchie abitudini. Si addormenta il dolore di non dover più lavorare.

La paura che tutto sarà sempre uguale mi tenta verso una fuga inutile. Come quando la campagna nutriva la mia infanzia con pane di grano e di rabbia.

Allora il cortile era sdraiato sotto un vapore caldo e cominciavo a calpestarlo per non essere solo. Le giornate di agosto si asciugavano immobili tra i semi di crocetta e tessevano bozzoli di noia sui rami del gelso.

Camminavo, verso la sera, con passi di fuga, sognando una grotta tra le nuvole e la nebbia. Le ultime case di Vetralla ardevano al tramonto come candele accese da un invisibile sagrestano. Poi la caligine scese in un torpore di luna.

Non volevo tornare e mi nascosi tra i filari di granoturco respirando gli odori di camomilla. Ad occhi chiusi sentivo scivolare fuori di me un pianto di desolazione che appannava persone e cose e le spingeva lontano, insieme a quei giorni di infanzia che non volevo più. Lontano... verso qualcosa di nuovo.

E incontrai per la prima volta un girasole. Era grande, alto e solo, come me, tra i prati di margherite e di crocetta.

La sera si spegneva alle mie spalle e il girasole mi contemplava assente. Avevo voglia di stringerlo e di portarlo via. A casa.

Lasciai così cadere pensieri di noia e di fuga nel campo di granturco. Le pannocchie si stringevano nelle foglie ed ogni cosa perdeva i colori. Sentivo altre voci e camminavo inquieto tra le ombre. Era l'ora di Zonghi. Girava di notte e puniva in modo terribile i ragazzi che non erano tornati a casa e quelli che, come me, avevano rubato. Nessuno lo aveva mai visto; ma in qualche notte di luna piena le sue urla riempivano la campagna, mi svegliavano da un sonno denso di paure e mi facevano piangere dietro la porta della stanza che non avevo il coraggio di aprire.

Sentivo che Zonghi mi aspettava nel buio e che mi avrebbe portato via per sempre. Camminavo cercando la strada per arrivare in fretta. Le case luccicavano tra le stelle, il girasole mi sfiorava i capelli e sembrava uno scettro.

Lo vidi: appoggiato ad un pioppo era un gigante di ombra e di silenzio. Zonghi aveva il respiro più forte del ruscello ed era in attesa di me. Sfioravo le ombre delle case e non potevo gridare. Il girasole brillava e lo sentivo pesante tra le mani. Lo lasciai cadere, quasi a spegnerlo.

La notte era una brina di stelle.

Zonghi veniva a prendermi. E sentii struggermi di amore e di odio per mio padre che mi abbandonava, per la casa che non avrei rivisto più. La paura mi ghiacciava l'anima. Non ero più di nessuno: qualcosa che non conoscevo stava per capitare e non si sarebbe saputo.

Cominciai a piangere, per sentire qualcosa di me che si muoveva,

senza speranza di pietà. Ad occhi chiusi immaginavo il mondo di cose e di persone dilatarsi in una nebbia fredda che mi avrebbe inghiottito. E sentivo il nocciolo di vita ribellarsi a chi stava per prendermi. Poi fu il silenzio. Zonghi si muoveva piano. Ero perduto: mi spaventava la mia paura.

La mano grande scaldò la mia pelle. « Ti sei perso? ». Ed era la voce ansiosa di un uomo. Sentii la paura sciogliersi fino a piegarmi le ginocchia. Avrei voluto inventare una casa sepolta nella notte, per fargli pietà. In silenzio guardai verso una luce che si affacciava sul campo di granturco.

« Sali in bicicletta, ti ci porto io ». Raccolsi il girasole: cominciò a splendermi tra le mani. La notte respirava tranquilla e il fiume riprese a scorrere tra le erbe. Il fiato di Zonghi mi scaldava i capelli e mi sentivo tranquillo e prigioniero tra le sue mani grosse. Quando mi lasciò sulla porta di casa non ebbi la forza di guardarlo per non fargli sapere che avevo avuto paura di lui. Poi vennero le nuvole e la nebbia. Seppi che Zonghi era solo una storia per bambini e divenni grande.

Questa giornata di agosto annega in un mare di cenere. E la notte che viene è così irrimediabilmente lontana dalle case di Vetralla, dalle favole, dai fatti... da me. Sento che Zonghi non poteva essere solo la minaccia di qualcosa che non è mai esistita. Ha logorato i giorni della mia infanzia, ha spento le stelle in una notte di estate...

E' qualcuno che mi aspetta e devo ancora incontrare. E' il rumore di passi che mi scuoteva dai pensieri quando tornavo la notte, stanco dell'ultimo treno. E quel rumore, prima confuso con il respiro degli alberi e delle cose, cominciava a battere come un cuore estraneo, alle mie spalle. Paura di Zonghi, prima di voltarmi. E continuavo a camminare, più in fretta, verso casa dopo aver guardato lo sconosciuto.

E' trovarsi da anni sulla strada sapendo che il viaggio sta per finire. Vorrei scavare tra le nuvole e la nebbia, dopo una corsa tra piante di granoturco con pannocchie avare.

Voglia di incontrare, con lo stupore antico, un girasole pigro da portar via. Da tanto tempo cammino sulla strada, adulto nel fisico, stanco di giornate calde e di duro lavoro, sapendo la casa vicina e il fiume che scorre.

Ad occhi chiusi seguo pensieri di inutile fuga verso i campi di granturco, le distese di crocetta, gli odori di camomilla.

Poi cristalli di ghiaccio e di paura. Vicino a un pioppo, intento a fermare l'acqua, Zonghi spegne le luci e i girasoli.

Comincio a sentirmi nessuno e ad ascoltare un nocciolo di vita ribellarsi a lui che sta per prendermi. Passi che mi calpestano dentro, lenti: il mondo si spegne e trema come nei miei ricordi di bambino.

E devo dirmi addio.

SEZIONE POESIA

Il viaggiatore

di PIER LUIGI GRASSO

Pier Luigi Grasso è nato a Livorno nel 1923. E' Capo Gestione Superiore a Livorno. E' autore di liriche e prose pubblicate in varie antologie. Appassionato di pittura, ha partecipato con buon successo a numerose mostre.

Mentre tu te ne vai dentro la notte
con le valigie pesanti fra le mani
e ti volgi indietro ancora una volta
verso una finestra che si allontana,
ancora una volta per ricordare il passato.
Dall'alto di una finestra perduta
ti ricordano ancora qualche frase:
Di stare accorto, di tener discosta
la bottiglia di vino dalla lana...
Che importa? Te ne vai dentro la notte
mentre lo scirocco si addensa per le vie.
La strada che segui porta alla strada ferrata
lucente per i segnali alti sulle pietre.
Domani gli amici ti ricorderanno
in un piccolo cerchio all'angolo della via,
faranno ancora il tuo nome con parole leggere.
Ti vedo, viaggiatore con la testa china
mentre il treno che porta i tuoi destini
prosegue la sua corsa. E piange l'ora.

Abbandonàti come te i tuoi compagni
chinano già le fronti sopra i fogli spiegazzati.
Vi inseguano a tratti case illuminate,
donne che addormentano bambini nella culla,
campanili che attendono l'ora del risveglio.
Che pensi? Te ne vai dentro la notte
cullato da rombo incessante delle ruote.

CINEMA

Anni venti: La morale e gli inganni

ERA CHIARO, viste le fortune incontrate dalla cosiddetta moda « retro », che si sarebbe giunti, prima o poi, al dannunzianesimo: cioè a quel clima letterario particolare (i libri di Da Verona o D'Ambra ecc.) in cui gli emblematici personaggi consumano la loro vita cinicamente e tragicamente indifferenti al piano inclinato lungo il quale precipita il loro tempo, la loro cultura. In questa operazione culturale non poteva naturalmente mancare Luchino Visconti, che infatti sta attualmente girando un film tratto da un'opera di D'Annunzio. Tuttavia questa volta Visconti è stato preceduto da Giuseppe Patroni Griffi che da un vecchio romanzo di Luciano Zuccoli (« Divina fanciulla ») ha preso lo spunto per il suo ultimo film, **Divina creatura**, in questi giorni in circolazione sugli schermi.

L'intenzione espressiva con cui Patroni Griffi ha utilizzato il materiale narrativo di Zuccoli è chiaramente venata dall'ironia: si guardi l'uso beffardo e divertito delle didascalie che precedono e commentano le varie vicende del film, o la sovrabbondanza dell'elemento scenografico (il gusto trionfante e « mortuario » degli arredi e degli abbigliamenti), o anche la scelta stessa di Laura Antonelli che con la sua recitazione richiama più il carattere di una cortigiana (ingenua e bugiarda, generosa e corrotta) che non una « divina » creatura.

Ma l'intenzione critica (diremmo « storicistica ») di Patroni Griffi si vede soprattutto nel puntuale accostamento tra la vicenda privata dei protagonisti del film (intessuta di amori e passioni mediocri, di inganni e ripicche meschine) e quella assai più grande (l'avvento del fascismo al potere) che presto coinvolgerà l'intero paese. Queste due vicende procedono nel film di pari passo. La trama del film è abbastanza semplice.

Roma, anni venti. Il duca Daniele di Bagnasco, esponente di una casta inetta e abdicante, si innamora di Manoela, una giovane ragazza della piccola borghesia romana. La ragazza conduce una vita abbastanza burrascosa, combattuta tra vari amanti si prostituisce per vivere nel lusso. Ma il duca è troppo innamorato: vede l'immoralità della ragazza solo come conseguenza di colpe altrui e comincia a scavare nel passato di Manoela. La ragazza confessa di essere stata violentata a quindici anni da un « amico di famiglia » e che questi poi l'ha spinta alla prostituzione. Il duca scopre che questo « amico di famiglia » è un suo cugino, il marchese Michele Barra. Per vendetta, allora, il duca spinge Manoela a riallacciare i rapporti con quell'uomo, per illuderlo e poi irriderlo. Ma il gioco si dimostra subito pericoloso perché Manoela e il suo vecchio amante ricominciano il loro rapporto. A questo punto la situazione precipita. Manoela, che in fondo è l'unica a non essere contaminata dal clima di disfacimento morale che pervade tutto il film, fugge all'estero per non tornare più. I due uomini, abbandonati, reagiscono secondo la loro indole: Michele Barra si aggregherà ai fascisti, mentre Daniele si ucciderà sparandosi alla testa.

Il gioco condotto dai tre amanti, sempre sul filo della tragedia, è evidentemente un gioco pericoloso ma anche stupido, e allude abbastanza scopertamente all'altro « gioco » che si conduceva in quegli anni e a cui il film ogni tanto accenna: quello tra la borghesia, spaventata e meschina, e il nascente fascismo.

Nell'ultima scena del film vediamo alcuni giovani che nel mezzo di un'orgia cantano, accompagnati dal pianoforte, una canzoncina che è la prima versione di « Giovinezza », mentre nella stanza accanto il duca si uccide.

Ma **Divina creatura** è soprattutto uno spettacolo per gli occhi. E' un film di quelli che costano una follia, e si vede. Ma probabilmente lo spreco di ricchezza e di intelligenza (l'impegno di Patroni Griffi è questa volta fuori discussione) trova una giustificazione nella chiave espressiva e ideologica del film: il fasto nasconde spesso il vuoto, e dietro la decadenza dei valori morali e culturali si nascondono quasi sempre la violenza e la corruzione.

Il film, che si avvale della sontuosa fotografia di Giuseppe Rotunno, ha come interpreti (oltre a Laura Antonelli), Terence Stamp, Marcello Mastroianni e Michele Placido.

Terence Stamp e Laura Antonelli in una inquadratura di « La divina creatura ».

I FILM DA VEDERE

- **Andrei Roublev** di Andrei Tarkovsky
- **Il fantasma del palcoscenico** di Brian De Palma
- **Una romantica donna inglese** di Joseph Losey
- **Lenny** di Bob Fosse
- **Divina creatura** di Giuseppe Patroni Griffi
- **Amici miei** di Mario Monicelli
- **Mean streets** di Martin Scorsese
- **Il prigioniero della seconda strada** di Melvin Frank

TELEVISIONE

Vittorini in TV

SI ASSISTE con piacere ad una riscoperta di Elio Vittorini, lo scrittore siciliano morto nel 1966, esponente di primo piano della nostra cultura contemporanea ma purtroppo non conosciuto come meriterebbe. Recentemente l'editore Einaudi ha ripubblicato la collezione completa de « Il Politecnico », la nota rivista diretta da Vittorini durante gli anni del dopoguerra. Per quanto riguarda il cinema, invece, è annunciata l'uscita di un film tratto da un romanzo dello scrittore siciliano: **Il garofano rosso.**

Anche la RAI-TV si è associata a queste iniziative con un dibattito su « Il Politecnico » e l'opera di Vittorini, andato in onda nel corso della trasmissione **Settimo giorno** e, soprattutto, con la programmazione del telefilm **Le città del mondo,** per la regia di Nelo Risi, andato in onda la sera di domenica 16 novembre.

Il telefilm è tratto dal romanzo omonimo di Vittorini, pubblicato dopo la sua morte ma assai significativo di tutta la sua opera.

E' la storia di Matteo, un povero ciabattino siciliano, che per uscire dalla situazione disagiata a cui la sua povera terra lo costringe, decide di mettersi in viaggio alla ricerca della città « perfetta e ideale ». Lo accompagna nel suo viaggio il primogenito, Nardo, un bambino di nove anni. Ma il figlio non è affatto disposto ad assecondare la delirante fantasia del padre, la sua assoluta « impoliticità ».

Il film narra appunto la storia di questo loro combattuto rapporto umano e nelle loro estenuanti ricerche (città dopo città, tutte deludenti, tutte ostili).

E' evidente, malgrado la magica e irreale atmosfera che permea tutta l'opera, il riferimento costante ad una situazione politica ed esistenziale che ci riguarda tutti. I personaggi de **Le città del mondo** vivono, parlano e agiscono nell'utopia, ma manca ad essi un rapporto concreto con la realtà con cui si confrontano, rapporto necessario per cambiare in qualche modo le cose. Il desiderio di rinnovamento che muove i protagonisti del film è appena enunciato ma non vissuto. E questo è il motivo della loro sconfitta.

Ma Matteo e Nardo non sono gli unici protagonisti importanti de **Le città del mondo.** Figure assolutamente dominanti sono la Sicilia, che simbolizza con il suo fascino la dimensione arcaica della storia, e la città, vista come mito irraggiungibile, che rappresenta il futuro: dove il mondo contadino è un modello di vita arretrato e da superare, e dove la nuova civiltà rimane a livello di sogno inespresso. In questo senso grande emozione suscita il momento in cui tutta l'isola è percorsa da una intensa inquietudine. In ogni paese i contadini sono usciti all'alba, si sono allontanati a cavallo in lunghe colonne, e non si sono presentati sui campi. I padroni e i campieri si interrogano incerti e inquieti. Si parla di località deserte dove gli uomini si radunano, con gli stendardi e le trombe... Ma è solo un'inquietudine e il telefilm (e il romanzo) rimandano la speranza al futuro.

Gli interpreti de **Le città del mondo** sono Francisco Rabal (il padre) e Roberto Tartavini (il piccolo Nardo). La regia, rigorosa e partecipe è di Nelo Risi.

Le città del mondo ha, tra l'altro, rappresentato la RAI-TV alla Rassegna Internazionale dei programmi televisivi tenuta nell'ambito del Premio Italia di quest'anno.

SEGNALAZIONI TV

Ciac a Pompei per « L'uomo del tesoro di Priamo », uno sceneggiato televisivo che racconterà la vita di Heirich Schliemann, l'uomo che, inseguendo i suoi sogni di bambino, riportò alla luce nel secolo scorso i resti di Troia, la celebre città omerica.

Ultimo romantico dell'archeologia, Heirich Schliemann, dopo un'infanzia poverissima e una vita avventurosa, abbandonò i suoi affari (era, tra l'altro, Presidente della Banca di Stato di Pietroburgo) per andare a scoprire la città, la cui storia aveva, da piccolo, sentito raccontare dal padre. Il cast degli attori sarà composto da Sergio Graziani, nella parte di Schliemann, e Romina Power che impersonerà Sophia, la giovane greca che per amore dell'archeologo imparò a memoria l'Iliade e l'Odissea e fu a suo fianco durante gli scavi in Turchia e a Micene, dove furono trovate le tombe dei guerrieri che la tradizione sosteneva fossero di Agamennone e degli Atridi trucidati da Egisto.

Dopo lo sceneggiato Eleonora, *che tanto successo ebbe nel pubblico, Giulietta Masina si appresta a tornare sul video con un teleromanzo in quattro puntate diretto da Sandro Bolchi.*

Il teleromanzo, che si chiamerà Camilla, *verrà ultimato a metà dicembre e andrà in onda verso febbraio.*

LIBRI

Animali e "Sub"

LE TERMITI vivono in abitazioni con aria condizionata. I castori aggregano dighe solidissime lunghe fino a 700 metri. Le celle delle api hanno pareti di spessore costante pari a 73 millesimi di millimetro. Tutte queste e altre ancora formano il tessuto narrativo di un libro affascinante e singolare: **L'architettura degli animali** di Karl Von Frisch (Mondadori Editore, con 107 disegni e 114 fotografie in bianco-nero e a colori, L. 9.000).

Karl Von Frisch è un Premio Nobel per la fisiologia e con questo libro cerca di offrire la più completa rassegna delle attività « creative » e organizzative degli animali. Il fine ultimo dell'opera è di dimostrare come sia possibile, a volte, che l'istinto superi o uguagli la ragione.

* * *

La pesca subacquea è uno sport di moda ma anche difficile. Almeno a volerlo fare bene e al riparo, per quanto possibile, da ogni rischio. Per tutti coloro che praticano o hanno simpatia per questo sport (e sappiamo che sono tanti) segnaliamo questo mese un libro certamente interessante: **« La caccia subacquea** di Daniele Olschki (Il Subacqueo/Libri - Editrice « La Kalesa », pp. 191, L. 4.900).

Si tratta di un manuale di caccia subacquea, agile e circostanziato, dove viene esposto tutto quanto è possibile sapere sulle attrezzature necessarie per scendere in immersione, sullo stile del nuoto pinnato, sulle tecniche della compensazione e dell'iperventilazione. Infine due capitoli a parte sono riservati alla descrizione dei pesci presenti nel Mediterraneo (con le loro caratteristiche e abitudini), e da un elenco completo di tutti i fucili attualmente in commercio.

Ma nel libro emergono anche alcune verità amare. Quelle, ad esempio, di un mare che non è più lo stesso, con una situazione ecologica ormai definitivamente compromessa.

Il libro è corredato da un ricchissimo apparato grafico e circostanziati dati tecnici.

SEGNALAZIONE - LIBRI

Romanzi e racconti di Dino Buzzati - Mondadori Editore, pp. 688, L. 9.000.
Tutte le opere più significative del famoso scrittore: da **Il deserto dei Tartari** a **Un amore.**

Gli ermellini neri di Michele Prisco - Rizzoli Editore, lire 4.000.
I temi dell'esistenza, dell'amore e del male in una vicenda del nostro tempo aspra e drammatica.

Cento anni d'Europa, 1870-1970 di Jeames Joll - Laterza Editore, pp. 664, L. 9.000.
Nell'analisi di Joll gli avvenimenti più importanti d'un secolo: le due guerre mondiali, le rivoluzioni, l'imperialismo ecc.

La scuola in Italia: dal 1859 ai decreti delegati di Natale, Colucci e Natoli - Mazzotta Editore, pp. 215, L. 2.200.

Alla ricerca dei Maya di Victor Von Hagen - Rizzoli Editore, L. 7.000 Le appassionanti avventure archeologiche di due esploratori alla scoperta della più misteriosa civiltà della storia.

Il cinema tra tecnica e critica di Elio Finnestauri - Editrice Magma, Roma - L. 5.800.
Decine e decine di pellicole viste e spiegate nei loro meccanismi interni. Giorno per giorno come nasce un film.

La cucina orientale di Pearl S. Buck - Rizzoli Editore, lire 6.000.
La cucina più raffinata del mondo. Uno splendido libro di gastronomia preparato da una grande scrittrice.

Da zero a tre anni di Piero Angela - Garzanti Editore, pp. 288, L. 1.200.
I primi tre anni di vita del bambino. Analisi dei meccanismi della memoria, dell'apprendimento, dell'affettività ecc.

Psicopatologia della vita quotidiana di Sigmund Freud - Garzanti Editore, pp. 272, lire 1.200.
Dimenticanze, lapsus verbali, superstizioni: il significato delle cose senza significato.

GRATIS
a casa vostra
UN'OPERA REALIZZATA NEL 1974

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 1974

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 140.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire
80.000

(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Tratterrete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disporrete di 30 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 60.000 lire
(solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato)

Grande formato, (cm. 27,5x20) carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 68 - 00165 Roma - Tel. 63.93.448.
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. 80.000 che verserò, senza anticipo, in 30 rate;
☐ usufruire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 70.000 che verserò, senza anticipo, in 4 rate.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma .....
Cognome ..... Nome ..... Cap. .....
Città ..... Tessera n. .....
Via ..... N. .....

DISCHI

a cura di
PAOLO MAGLIOZZI

Beano e Posit

NUOVO 45 giri dei Beano, il complesso inglese che ha recentemente portato ai vertici delle classifiche europee « Candy baby ». Anche il nuovo disco, come il precedente, porta la firma di Phillips, voce solista e leader del gruppo, ed è formato da « Little cinderella » e « Bye and bye », due brani molto diversi fra loro anche se si riallacciano per vie diverse a questa dilagante moda del revival.

« Little cinderella » si può considerare una logica continuazione di « Candy baby », cioè un brano di facile ascolto immerso nella atmosfera del revival, mentre « Bye and bye » sembra essere uscito dal repertorio di Elvis Presley ed anche l'impostazione vocale che Phillips dà non fa che confermare questa impressione.

Un disco che sicuramente si farà notare nelle varie Hit Parade e che è soltanto una staffetta del long playing che la Decca pubblicherà prossimamente ed in cui saranno inseriti presumibilmente questi due brani accanto al loro hit « Candy baby ». Interessante novità di Jean Pierre Posit che fa così il suo ingresso nel mercato discografico italiano con un singolo composto da due brani, anche questi piuttosto diversi fra loro, « ...Eté d'amour » e « Saint Blas », scritti, arrangiati ed eseguiti dallo stesso Posit.

Molto ricco di atmosfere sognanti è « ...Eté d'amour », un ottimo motivo magistralmente eseguito che riesce, grazie anche ad un grosso impegno in fase di arrangiamento, a creare una infinità di colori musicali, soprattutto per l'accurato uso che fa Posit delle tastiere a sua disposizione (piano, moog, eminent, ecc.). Gradevole anche il retro « Saint Blas », forse per il sapore sudamericano che gli regala la marimba messicana, strumento poco usato in Europa, di cui Posit si rivela un profondo conoscitore. Da notare anche l'ottimo lavoro eseguito in fase di mixage. Il disco è già in circolazione in Italia per l'etichetta Ghibli, distribuita dalla Se. Di.

CLASSIFICA 45 GIRI

1) Feelings - Morris Albert (Produttori Associati)
2) Profondo rosso - Goblin (Cinevox)
3) Reach out, I'll be there - Gloria Gaynor (MGM)
4) The hustle - Van McCoy & The Soul City Symphony (Avco)
5) L'importante è finire - Mina (PDU)
6) L'alba - Riccardo Cocciante (RCA Italiana)
7) Dynomite - Toni Camillo's Bazuka (A & M)
8) Sabato pomeriggio - Claudio Baglioni (RCA Italiana)
9) Rosa - Patrizio Sandrelli & I Players (Smash)
10) Un angelo - I Santo California (Yep)

CLASSIFICA 33 GIRI E NASTRI

1) Wish you were here - Pink Floyd (Harvest)
2) Profondo rosso - Goblin (Cinevox)
3) Experience - Gloria Gaynor (MGM)
4) 20ª raccolta - Fausto Papetti Sax (Durium)
5) Disco baby - Van McCoy & The Soul City Symphony (Avco)
6) L'alba - Riccardo Cocciante (RCA Italiana)
7) Uomo mio, bambino bio - Ornella Vanoni (Vanilla)
8) Feelings - Morris Albert (Produttori Associati)
9) Never can say goodbye - Gloria Gaynor (MGM)
10) Sabato pomeriggio - Claudio Baglioni (RCA Italiana)

SONO USCITI SUL MERCATO

45 GIRI

Il cucù / Lorena - Ennio Lory & Orchestra Claudio Morando (Uni Funk);
High above my head / Love is the key - Ray Thomas (Threshold);
Take me to the river / Could I be falling in love - Syl Johnson (London);
Dream / Chocolate lips - Vince Tempera (Cinevox);
Soldi / Voglio - Eugenio Finardi (Cramps);
Valzer per domani / Saper sentire - Arti + Mestieri (Cramps);
Toccami / Delvish - Gianni D'Errico (Ariston).

33 GIRI E NASTRI

Un angelo - I Santo California (Yep);
Africadelic - Manu Dibango (Decca);
Amazing grace & gospel train - The Les Humphries Singers (Decca);
Al Green greatest hits - Al Green (London);
Jamaica say you will - Joe Cocker (RCA Victor);
The Who by numers - The Who (RCA Neon);
Ciampini & Jackson - Ciampini & Jackson (Motion);
The view from the top - Cat Stevens (Deram);
Fandango - Z Z Top (London);
Captain fantastic and the brown dirt cowboy - Elton John (DJM);
Un angelo in più - Angelo Basile (DJM).

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

VARIE

Benefici Combattentistici

A seguito del deferimento ai Capi degli Uffici del Personale dell'attribuzione dei benefici combattentistici, con Circolare P.2.1.7/15600 del 7 ottobre 1975 viene riassunta tutta la normativa che regola la materia inerente tale attribuzione sia ai fini di carriera che economici.

Concessioni di viaggio

Alle figlie divorziate di agenti F.S., conviventi ed a carico di uno dei genitori, va praticato lo stesso trattamento di concessioni di viaggio previsto per le figlie vedove « conviventi ed a carico ». (Circolare AG.1.2.1/886/5/B del 28.10.1975).
Ai mariti delle dipendenti F.S. ammessi a fruire, con la Circolare AG.1.2.1/886/11/A-8 del 17.7.1975, del trattamento di concessioni di viaggio, compete il rilascio della credenziale GS per la traversata marittima Civitavecchia-Golfo Aranci e viceversa sulle navi traghetto F.S. (AG.1.2.1/886/11/A-8 del 25.10. 1975).
Agli invalidi civili del lavoro assunti alle dipendenze delle F.S. in base alla legge n. 482 del 2.4.1968 va usato, relativamente alla classe di viaggio, lo stesso trattamento praticato nei confronti degli invalidi di guerra e per servizio. (Circolare AG.1.2.1/886/1/A dell'11.11.1975).

Agevolazioni ai dipendenti studenti

In conformità a quanto disposto dall'On.le Ministro, con decorrenza dalla sessione estiva dell'anno scolastico 1973-1974 sono autorizzate agevolazioni ai dipendenti studenti per l'espletamento di esami universitari, o che si presentino ad esami di maturità o di diploma o licenza di scuola secondaria di primo e di secondo grado o di ammissione a ciascuna delle relative classi intermedie nonché per la frequenza ai corsi per l'ammissione agli esami di cui sopra.
Con la circolare n. P.2.1.6./DN/47/ 15200 del 23 settembre 1975 vengono specificate condizioni e norme per poter usufruire di tali agevolazioni.

Giornate di riposo di turno comprese nei periodi di astensione dal lavoro

Con telegramma n. P.3.2.4/2703 del 24 settembre 1975 viene precisato che, nei casi di astensione dal lavoro di durata superiore ai due giorni, l'astensione medesima deve considerarsi comprensiva delle giornate di riposo di turno, per i dipendenti che si siano astenuti dal lavoro nella giornata precedente e in quella seguente il riposo stesso.

CONCORSI PUBBLICI

Posti	QUALIFICHE	Destinazione assumendi	NOTE
IN CORSO DI ESPLETAMENTO			
28	**CAPO DEPOSITO** (Trazione)	TO.MI.CA.	Id. 78: in corso assunzione vincitori
15	**DISEGNATORE** (Trazione)	Serv. Traz.	Id. 43: in corso approv. graduatoria
50	**DISEGNATORE** (Lavori)	Tutti Comp.ti	Id. 427: idem
95	**CAPO TECNICO** (I.E.)	TO.MI.TS.BA.RC.CA.	Id. 229: idem
40	**SEGRETARIO** (ragioniere)	D.G.	Id. 415: in corso ripartizione assumendi
75	**APPLICATO TECNICO** (Lavori)	Comp.ti tutti meno GE.NA.	In corso definiz. o appr. grad.rie compt.li
22	**APPLICATO STENODATT.FO**	D.G.	Disposta assunzione di tutti gli idonei
7	**ISPETTORE** (ing. ind.le)	C.E.U.	Id. 23: in corso compilazione grad.ria
22	**SEGRETARIO** (amm.vo)	D.G.	In corso revisione elaborati (7505); inizio prove orali 12.1.1976
6	**ISPETTORE** (mat. ed altre)	C.E.U.	Id. 15: in corso compilazione grad.ria
18	**ISPETTORE** (giur. ed altre)	D.G.	Elab. 1ª prova 574, 2ª prova 500; in corso rev.ne
18	**ISPETTORE** (econ. e comm.)	D.G.	Elab. 1ª prova 226, 2ª prova 193; in corso rev.ne
90	**CAPO STAZIONE**	VR.VE.TS.AN.NA.BA.RC.CA.	Domande perv. 52655; prove scritte 4-5/1/76
130	**CAPO GESTIONE**	Comp.ti tutti meno RM.PA.	In esame le domande pervenute prove scritte previste per aprile 1976
90	**APPLICATO**	Comp.ti tutti meno GE.BO.	Domande perv. 61299; 1ª prova scritta 25-1-76
201	**OPERAIO QUAL.** (Lavori)	Comp.ti tutti	Esame domande pervenute
200	**OPERAIO ARMAMENTO**	Comp.to Torino	Esame domande pervenute
90	**ISPETTORE** (ingegnere)	D.G.	Domande pervenute 1990
2	**ISPETTORE** (fisica)	Ist. Sperim.le	Domande pervenute 182
8	**INFERMIERE**	Serv. Sanitario	Domande pervenute 624; prova scritta prevista per dicembre 1975
12	**TECNICO DI RADIOLOGIA**	Serv. Sanitario	Domande pervenute 122; prova scritta prevista per dicembre 1975
9	**OP. QUAL.** (carpentiere legno)	Messina	Esame domande pervenute
14	**ISPETTORE** (medico)	Serv. Sanitario	Domande pervenute 170
2	**ISPETTORE** (chimico)	Ist. Sperim.le	Domande pervenute 190
70	**SEGRETARIO** (ragioniere)	D.G.	Esame domande pervenute
20	**ASSISTENTE DI STAZIONE**	VR. TS.	Esame domande pervenute
10	**GESTORE**	Cagliari	Esame domande pervenute
20	**AIUTO MACCHINISTA**	TO.MI.	Esame domande pervenute
40	**CONDUTTORE**	MI.VE.TS.CA.	Esame domande pervenute
25	**MANOVALE**	TO.MI.TS.	Esame domande pervenute
50	**OPERAIO ARMAMENTO**	MI.TS.GE.BO.CA.	Esame domande pervenute

DI IMMINENTE PUBBLICAZIONE:

100 **MANOVRATORE**, Milano, D.M. 11.7.1975 n. 1567 - 196 **OPERAIO QUALIF.** (Trazione), TO.MI.VR.VE.BO.GE.BA.CA., D.M. 25.9.1975 n. 2206 - 40 **OPERAIO QUALIF.** (I.E.), TO.MI.GE.CA., D.M. 25.9.1975 n. 2207 - 2 **CAPO TECNICO** (tessile-conf.), Ist. Sperim.le, D.M. 25.9.1975 n. 2205 - 20 **GUARDIANO**, MI.VE., D.M. 25.9.1975 n. 2208 - 44 **MANOVALE** (L. 197/ 1975), FI.AN.RC., D.M. 25.9.1975 n. 2209 - 17 **COMMESSO** (L. 197/1975) Firenze, D.M. 25.9.1975 n. 2209.

IN CORSO DI APPROVAZIONE:

50 **SEGRETARIO TECN.** (Lavori), TO.MI.VR.VE.TS.BO.FI.AN.RM.CA. - 40 **CAPO TECNICO** (Trazione), TO.VE.TS.GE.AN. RM.NA.RC.CA. - 90 **CAPO TECNICO** (I.E.), VR.VE.GE.BO.FI.AN.RM.NA.PA.

IN CORSO PREPARAZIONE BANDI:

145 **AUSILIARIO DI FERMATA** (tutti i Comp.ti) - 23 **UFFICIALI NAVALI** - 4 **UFFICIALI DI MACCHNA** - 47 **MOTORISTA** - 5 **ELETTRICISTA.**

CONCORSI INTERNI

IN CORSO DI ESPLETAMENTO:

ISPETTORE P.LE - ISPETTORE	In corso revisione elaborati (1391)
REVISORE SUPERIORE	Prova scritta 23.11.1975; ammessi 382
CAPO GESTIONE	In corso prove orali; ammessi 853
CAPO DEPOSITO	In corso formulazione graduatorie
CAPO PER. VIAGG.	In corso formulazione graduatorie
CAPO TECNICO DELLA LINEA	In corso pubblicazione graduatoria (B.U. n. 11 del 30.11.1975)
APPLICATO TECN. (ex comb.)	In corso immissione residui idonei
CAPO TRENO	In corso di svolgimento in vari Compartimenti
MACCHINISTA	Idem
MACCHINISTA T.M.	Idem
VERIFICATORE	Idem
CAPO TECNICO	Bando e programma pubblicati sul B.U. n. 9 del 30.9.1975
APPLICATO	Bando pubblicato sul B.U. n. 9 del 30.9.1975
OPERAIO QUALIFICATO	Programma esami pubblicato sul B.U. n. 9 del 30.9.1975; Bando di concorso: I dipendenti dalle Sedi Centrali dei Servizi pubblicato sul B.U. n. 9 del 30.9.1975 e per i dipendenti dalle Sedi Compartimentali sul B.U. n. 11 del 30.11.1975.

IN CORSO PREPARAZIONE BANDI:

Segretario Tecnico; Capo Stazione; Assistente di Stazione; Conduttore; Gestore; Aiuto Macchinista; Operaio Armamento; Motorista; Controllore Viaggiante.

PER VOI RAGAZZI

Le vostre ricette

Care amiche, stavolta due ricette, a dir poco, meravigliose! La prima (pensate! si tratta della stupefacente «polenta e osei», tanto famosa quanto... misteriosa, perché non sono molti quelli che sanno veramente come si fa) ce l'ha mandata Cecilia Rech Favaro di Favaro Veneto, l'altra (che dev'essere una vera squisitezza: già il titolo fa venire l'acquolina) è della collega Maria Grazia Cocozza di Roma. Bene! Ai fornelli e buon appetito a tutte.
E non dimenticate che le autrici delle ricette pubblicate ricevono dal giornale un compenso per la loro gentile collaborazione.

MARINA

POLENTA E OSEI

Ingredienti (per 4 persone): 8 uccelletti, 80 gr. di lardo, salvia, sale, pepe, olio, polenta.

Spennate gli uccelletti, tagliate le zampe, svuotateli. Tagliate il lardo a dadi; riempite gli uccelletti con un dado di lardo, due foglie di salvia, sale e pepe. Infilateli nello spiedo, ungeteli con un po' d'olio, mettete ancora un pizzico di sale. Infornate e cuocete a temperatura media.
A parte preparate la polenta con un litro e mezzo d'acqua e circa 500 gr. di farina di granturco; se volete che venga più morbida e saporita, aggiungete all'acqua salata 2 cucchiai di olio e un bicchiere di latte. Quando la polenta è cotta (30 minuti) sistematela sul piatto di portata, e, aiutandovi col cucchiaio, datele la forma di nido, nel quale poi sistemerete gli uccelletti. Servite ben caldo.

Cecilia RECH FAVARO

CONIGLIO IN PORCHETTA

Ingredienti: 1 coniglio, 3 fette di pancetta arrotolata, alcuni spicchi d'aglio, finocchio, sale, pepe, noce moscata, olio, 1 bicchiere di vino bianco.

Lavare ed asciugare un coniglio intero di media grandezza, salare e pepare, riempirlo con pancetta tagliata a dadini, alcuni spicchi d'aglio e finocchio: chiuderlo con degli stuzzicadenti, metterlo in una teglia, cospargerlo di noce moscata, 5 cucchiai d'olio, aglio, finocchio. Mettere in forno moderatamente caldo, lasciare rosolare, poi aggiungere il vino. Cuocere per circa 45 minuti.

Maria Grazia COCOZZA

Animali amici: i criceti

I CRICETI sono bestioline assai attraenti. Ai bambini piacciono molto ed è possibile allevarli in casa. Naturalmente quelli domestici. La varietà più comune è il criceto dorato, ma se ne trovano anche di color crema o bianco. Questo animaletto discende dalla specie selvatica che vive in Siria. Ama il caldo, perciò non dev'essere tenuto in un ambiente freddo o umido. D'inverno, spesso, il criceto cade in letargo. Attenzione, quindi, quando si risveglia: ha bisogno di molto cibo. Di che genere? Ecco: cavoli, lattuga, frutta secca e radici, mescolati, se possibile, con avena. Ma dove tenerlo? Naturalmente in gabbia, che dev'essere di metallo (i criceti rosicchiano tutto!), piccola, col fondo ricoperto di segatura e paglia come lettiera e provvista di qualche ramoscello o di un pezzo di legno duro da rosicchiare. Altra cosa cui fare attenzione è questa: i criceti sono molto litigiosi; quando se ne alleva più d'uno, è bene tenerli separati finché non si adattano alla compagnia reciproca, il che accade, di solito, dopo parecchie settimane. Ogni tanto lasciamo passeggiare in libertà il nostro animaletto (ne ha bisogno) e soprattutto non lo spaventiamo mai, anche perché, quando si spaventa cerca di mordere.

Notizie dal mondo

● **Una bicicletta elettrica è stata progettata dall'ex corridore automobilistico inglese Graham Hill, recentemente scomparso. La bicicletta, che ricarica i suoi accumulatori in discesa, può percorrere quasi quaranta chilometri.**

● **Un uccello che ha rubato un bastoncino di dinamite completo di innesco in una cava ha messo in allarme la polizia del sobborgo di Armdale a Perth (Australia). La cittadinanza è stata avvertita che basta un piccolo urto o una scarica elettrica per far esplodere la dinamite, con gravi conseguenze se l'uccello, ad esempio, ha usato il bastoncino per costruirsi il nido in un edificio abitato. Le affannose ricerche per scovare il pennuto dinamitardo non hanno dato finora risultati positivi. I cittadini di Armdale sperano bene per l'avvenire.**

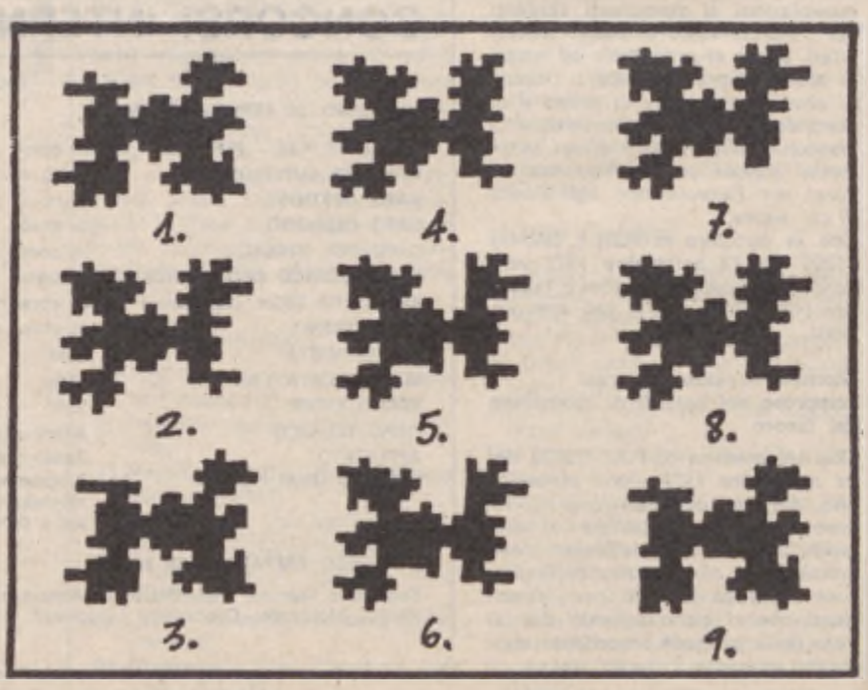
● **Quattro gemelli, due maschi e due femmine, sono nati in Bretagna (Francia) a Nicole Bouvet, di 29 anni, sposata da 7. I fratellini hanno un peso che varia dai 700 grammi a un chilo e mezzo e godono, come la madre, ottima salute.**

ASPIZ

I disegni uguali

Due di questi nove strani disegni sono fra loro perfettamente uguali. Vedete un po' di indovinare quali?

Il quinto e il sesto



LE SFERETTE EQUILIBRANTI

Sulle piste dell'altura
Che circonda Bassamura

C'è il debutto sugli sci
Dell'intera « Terza B ».

Sistemati sci ed attacchi
Sulle punte e contro i tacchi,

Senza tanti complimenti
Fanno i primi esperimenti.

Ma qui mancano i maestri
E i ragazzi son maldestri:

Già Ninetto al primo assaggio
E' finito contro un faggio,

C'è chi ha perso lì per lì
Le racchette con gli sci,

Chi è rimasto intrappolato,
Chi è finito in un fossato,

Chi ha percorso a testa in giù
Un chilometro e anche più.

L'indomani zio Frescura
Studia un'equilibratura

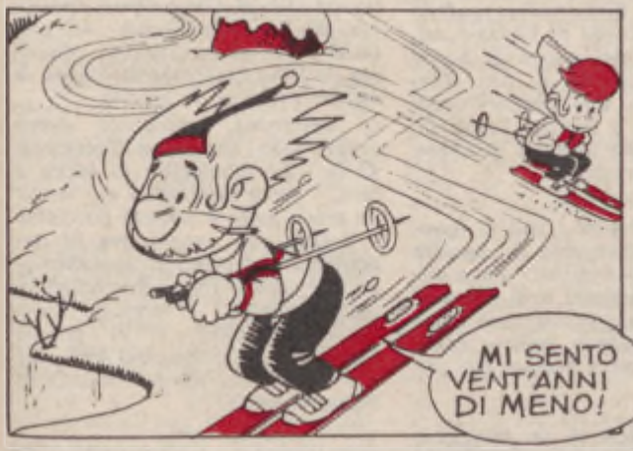
Fatta a base di sferette
Negli sci e nelle racchette.

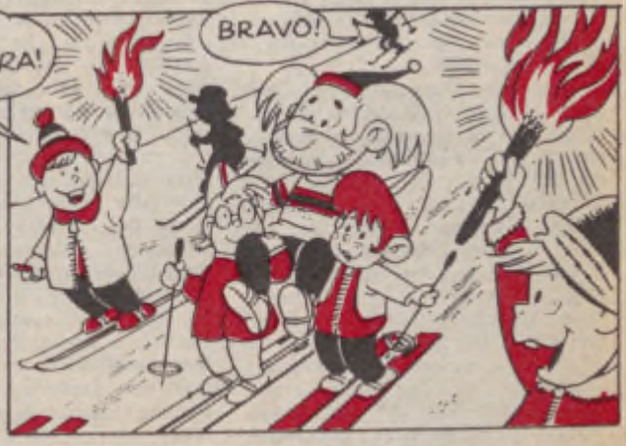
Stai sbandando per di qua?
Sfere tutte per di là!

Stai cadendo per in giù?
Sfere tutte per in su!

Quando pensi d'esser fritto
Ti rimetti su diritto.

Esperienze entusiasmanti
Con le sfere equilibranti:





Zio Frescura a zigo zago
Va dal monte fino al lago

E Ninetto come niente
Fa il tracciato del serpente;

Gli altri filan come treni
Tutti bravi come Thoeni.

Sulla neve grande festa
Per lo zio dalla gran testa

E uno slalom in onore
Del magnifico inventore.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

La sedicesima edizione della "Penna d'oro" ferroviaria per il 1975

I vincitori

SEZIONE POESIA
1° classificato: PIER LUIGI GRASSO, *Viaggiatore*
2° classificato: ROBERTO GAGNO, *Compagno di viaggio*
3° classificato: ANTONIO MOSCHINI, *Paternità*
La Commissione Giudicatrice ha ritenuto degne di segnalazione le poesie:
La libertà non arriva a fine mese, di FRANCO FALASCHINI
Officina Deposito, di VINCENZO PISANU
SEZIONE NARRATIVA
1° classificato: GERVASIO GERINI, *Ad occhi chiusi*
2° classificato: ARMANDO TOGNOCCHI, *La bambola spezzata*
3° classificato: GABRIELE PRIGNANO, *La fuga*
PREMIO LIRIO ARENA
ARMANDO GIORGI, *Sbadigli di bucaneve* (Poesia)
Per la Sezione Narrativa il premio L. ARENA non è stato assegnato.

LA « PENNA D'ORO », manifestazione culturale principe tra quelle previste dal calendario del DLF, è giunta quest'anno alla sedicesima edizione. Basterebbe questa considerazione per ribadirne la validità. D'altra parte, scorrendo il « libro d'oro » dei vincitori, si rileva facilmente che essa è stata un'utile palestra per quei ferrovieri-letterati che si sono inseriti, spesso con onore, nell'ambito della cultura nazionale. Certo, se la validità è fuori discussione, non altrettanto può dirsi della formula che comincia ad essere un po' vecchiotta e avrebbe bisogno d'essere ripresa in esame. E sia chiaro che con tale osservazione non si vuole far torto né all'Ufficio Centrale DLF che è, anzi, molto sensibile al problema; né alla Sezione DLF di Ancona che merita ogni lode per l'impegno con cui ha sempre curato la manifestazione. D'altra parte la vecchiaia è una legge di natura, valida anche per i premi letterari e proprio il valore della « Penna d'Oro » richiede un'operazione di aggiornamento affinché tale iniziativa sia più che mai all'altezza delle proprie tradizioni. Da qui alla prossima edizione ci sono due anni di tempo per provvedere e sono certo che gli organi competenti faranno tutto ciò che è in loro potere. Ma vediamo come sono andate le cose quest'anno.

Il 21 settembre si è riunita ad Ancona, nella sede compartimentale, la giuria composta da cinque membri. Tre « esterni »: il Prof. Vittorio Girotti, il Prof. Alvaro Valentini e il Dr. Ermete Grifoni. E due in rappresentanza dell'Azienda: il Direttore di « Voci », Dr. Alberto Clambricco, e chi scrive (quale appartenente all'Ufficio Centrale DLF). Il compito era di operare l'esame finale dei dattiloscritti e di scegliere in via definitiva i nomi dei vincitori e degli eventuali segnalati. Non è stata un'impresa facile, soprattutto per la assegnazione del primo premio nel settore « poesia ». Qui, infatti, i giudizi erano discordi al punto che, dopo una lunghissima discussione, si è ricorsi democraticamente al sistema della votazione. Questo può dare un'idea dell'impegno e della serietà con cui i giurati hanno assolto il loro dovere.

La premiazione ha avuto luogo, sempre ad Ancona, il 25 ottobre in quella cornice di signorile generosità che è una caratteristica costante del DLF locale. La cerimonia si è svolta al mattino nel Supercinema Coppi, alla presenza non solo dei vincitori e delle autorità, ma anche di una folta rappresentanza studentesca. Prima di consegnare i premi hanno parlato, nell'ordine: il Presidente del DLF anconetano, Sig. De Sisto; il sottoscritto; il Direttore Compartimentale Ing. Tullio Grimaldi; il Sindaco Prof. Alfredo Trifogli. Il Prof. Girotti ha invece declamato, con la conosciuta perizia, i lavori vincenti facendoli precedere da una breve esposizione critica. Il pubblico ha potuto seguire la declamazione con la masima comodità poiché ognuno dei presenti ha ricevuto in omaggio il libretto contenente le opere vincitrici e segnalate. Su tale libretto vi è anche una « presentazione » del Capo dell'Ufficio Centrale DLF, Dr. Mario Scodellari, dove si legge: « ...è evidente che per un ferroviere lo scrivere non si connota mai come « mestiere » ma resta essenzialmente un atto liberatorio di tensioni spirituali, un modo personalissimo di confrontarsi con la realtà e di svolgere criticamente quella dialettica vita-pensiero che sta alla base dell'evoluzione del singolo e del suo democratico inserimento nel contesto sociale ».

Una volta consegnati i premi, autorità e vincitori (accompagnati dalle rispettive famiglie) si sono dati appuntamento all'Hotel Sporting per un pranzo luculliano che si è protratto fino a pomeriggio inoltrato. Inutile dire che, dopo aver ritemprato lo spirito alle sacre fonti dell'arte, tutti sono stati all'altezza della situazione anche quando si è trattato di ritemprare il corpo. D'altra parte le vivande avrebbero eccitato la golosità d'un asceta e il « verdicchio » locale non avrebbe lasciato indifferente l'astemio più incallito. E così la manifestazione si è chiusa in un clima di allegria e di cameratismo veramente confortanti.

Prima di terminare è doveroso accenare alle opere vincitrici. Nella sezione « Poesia » si è classificato al 1° posto, con la composizione « Viaggiatore », il Capo Gestione Superiore di Livorno Centrale Pier Luigi Grasso che già nelle passate edizioni aveva ottenuto dei buoni piazzamenti. « Viaggiatore » è una poesia di sentimenti umanissimi e delicati dove il viaggio in treno è visto nella sua dimensione di avventura spirituale ed esistenziale, nelle sottili diramazioni di una geografia interna e nei rapporti con l'ambiente esterno (persone e natura). Va inoltre ricordato Roberto Gagno, secondo con « Compagno di viaggio », un giovane di eccellenti qualità e già inserito nell'ambiente culturale nazionale (è redattore della rivista fiorentina «Salvo Imprevisti » ed è stato finalista del « Premio Viareggio 1974 »).

Nella sezione « Narrativa » il Capo Deposito Superiore a riposo Gervasio Gerini ha bissato, con « Ad occhi chiusi », il successo dell'edizione precedente. Il racconto è una vera e propria prosa poetica in cui l'autore scopre una circolarità della vita, una coincidenza tra vecchiaia e infanzia. Mediante la memoria egli rievoca il personaggio simbolico di Zonghi in cui si coagula il senso del mistero, di ciò che sta oltre la nostra limitata capacità conoscitiva, della morte stessa che è l'avvenimento più noto e più sconosciuto della nostra esistenza. Il tutto espresso con serena lucidità. Infine, il « Premio Lirio Arena » per una composizione poetica di argomento ferroviario (quello per la narrativa non è stato assegnato) ha visto l'ennesima vittoria di Armando Giorgi, Macchinista T.M. del Deposito Locomotive di Genova Rivarolo. Dico « ennesima » in quanto Giorgi ha praticamente monopolizzato tale premio facendolo suo in tutte le ultime edizioni. Quest'anno ha vinto con « Sbadigli di bucaneve », una poesia fortemente metaforica che può considerarsi una piccola epopea del macchinista.

Carlo Vittorio CATTANEO

Qua e lá per i DLF

SI E' RECENTEMENTE concluso il torneo calcistico aziendale ibleo. La manifestazione, che ha preso il via sotto l'egida del Comitato Provinciale del Centro Sportivo Italiano, ha visto impegnate ben sedici squadre di altrettanti enti operanti nella provincia ed è culminata con la vittoria della squadra del DLF di Modica, alla quale è andata l'ambita coppa del Prefetto della Provincia. La squadra modicana era composta dai colleghi Cirmi, Trovato, Di Martino, Modica 1°, Guererra, Schembri, Rosa, Mascellino, Alletto, Spaccapietra e Modica 2°, che hanno saputo conciliare le esigenze del servizio con quelle sportive. Una particolare menzione per l'allenatore Ienco, che ha ben amalgamato una compagine eterogenea, e per il Presidente Scivoletto che ha saputo animare e condurre in porto una manifestazione tanto sentita.

* * *

PER UN SOLO punto, a dimostrare l'equilibrio che ha caratterizzato fino in fondo la manifestazione, la coppia Chiesa-Contardo, della società bocciofila codroipese, ha superato il duo Beltrame-Russo della società Forum Julii di Cividale nella finalissima del torneo di bocce organizzato dal DLF di San Giorgio di Nogaro. Una cinquantina di coppie venete e friulane hanno dato vita alle gare sotto la direzione dell'arbitro Terenziani.

* * *

SEMPRE attivissimi i figli di ferrovieri che compongono la squadra di nuoto del DLF di Asti. Sono giovani pieni di volontà e di passione sportiva e alle già numerose affermazioni ne faranno seguire certamente molte altre sempre più prestigiose.

* * *

ALLA PRESENZA di un foltissimo pubblico e di numerose personalità si è svolto a Campobasso il X Torneo di bocce a terna DLF-ENAL, con la partecipazione delle Società Bocciofile di Boiano, di Vinchiaturo, « Monforte » e « Madonnina » di Campobasso e sotto la direzione dell'arbitro provinciale Sig. Cosimo Paparella.

Il 1° premio è stato vinto dalla terna del DLF di Campobasso composta da Bax-Maselli-Iosuè. Ad una terna della stessa Sezione, composta da Damiano-Lombardi-Nugnes, è andato anche il 5° premio.

La settimana precedente aveva avuto luogo, sempre in Campobasso la Gara Provinciale di bocce a terna « Festa dell'Unità » cui avevano preso parte 4 Società Bocciofile e il DLF, con complessive 24 formazioni. I ferrovieri si aggiudicavano il 1° premio (terna Bruno-Gabriele-Di Nardo), il 3° premio (terna Bax-Iosuè-Maselli), il 4° premio (terna Di Lembo-Marino-D'Annesse) e il 5° premio (terna Salma-Della Pigna-Minicucci).

* * *

SI E' SVOLTA, nel bocciodromo coperto del DLF di Salerno, la 2ª Cop-

pa di bocce a terne cui hanno partecipato ben 88 formazioni. Numerose le personalità intervenute. Tredici le coppe in palio, oltre a numerosi premi.
La gara, meticolosamente curata dai soci De Nigris e Di Napoli, è stata diretta dal C. Stazione a riposo Francesco Bove. La coppa offerta dal Direttore Compartimentale di Napoli, Ing. Luigi Frunzio, è andata alla terna Farina-Porpora-Generale.

* * *

Nel 1971-72 è sorta nell'ambito del DLF di Alessandria, per iniziativa di un gruppo di soci e con l'appoggio del Presidente Sig. Vincenzo Foco e del Consiglio Direttivo, una sezione sportiva di rugby, la quale — unica squadra fra i DLF della rete — partecipa attualmente ai campionati italiani con il nome di « Rugby DLF Alessandria ». L'attività sportiva di questo gruppo si è sempre più ampliata, tanto che oggi esso è composto di ben quattro squadre, così suddivise: prima squadra di serie C, seconda giovanile, terza Aquile, quarta Aquilotti; in totale esso annovera circa ottanta atleti, tutti ferrovieri o loro figli.

* * *

IN CONCOMITANZA con la « Giornata del Ferroviere » si sono svolte a Paola, nell'arco di quattro giorni, le seguenti manifestazioni: 1) Torneo di tennis fra ferrovieri e familiari di 3ª ctg. e N.N.; 2) incontro di calcio fra le rappresentative della Sezione del DLF di Paola e quella di Sapri, conclusasi con la vittoria di quest'ultima; 3) Torneo di bocce a carattere regionale tra ferrovieri e loro familiari, a cui hanno preso parte anche 15 società regolarmente affiliate all'UBI; 4) Giornata Culturale dello studente della scuola media; 5) Mostra di Pittura estemporanea.
Vi è stata una larga partecipazione di ferrovieri, e loro familiari, del Compartimento. Numeroso il pubblico che ha seguito con vivo interesse lo svolgersi delle manifestazioni. Hanno avuto particolare successo la « Giornata Culturale » e la Mostra di Pittura estemporanea che ha richiamato nei locali del DLF molti studenti e intenditori d'arte.

* * *

Si è svolto a Sapri l'incontro di calcio tra ferrovieri delle Sezioni DLF di Sapri e di Firenze, incontro vinto per uno a zero dai primi che, con questa nuova vittoria, hanno ribadito la superiorità già dimostrata nella partita di andata.
Il soggiorno dei fiorentini è stato confortato dalle fraterne ed amichevoli accoglienze dei dirigenti e dei soci della locale Sezione capeggiati dal Presidente Sig. Toccacieli.

* * *

E' STATA inaugurata la Sottosezione « Aldo Pettinelli » del Deposito Personale Viaggiante di Roma Termini. L'iniziativa è stata possibile non solo per l'assistenza fornita dalla Sezione DLF di Roma, ma soprattutto per il generoso impegno del personale del Deposito, capeggiato dal Sig. Binni, dirigente della Sottosezione stessa, che non ha lesinato energie affinché tutti i lavori preparatori fossero portati a termine. Nei locali si svolgeranno le più varie attività connesse con il tempo libero (sala cinematografica, gruppo ping-pong, gruppo pittori, gruppo modellismo, turismo estero ecc.).
La cerimonia dell'inaugurazione abbinata ad una mostra di pittura dei ferrovieri del Deposito, ha visto la partecipazione di 50 colleghi austriaci con rispettive famiglie. Tra i presenti, il Dr. Cavani Presidente del DLF di Roma, l'Ing. Giesuè in rappresentanza del Direttore Compartimentale, Luminari del SAUFI e D'Avach dello SFI.

* * *

IN OCCASIONE della « Giornata del Ferroviere » la Sezione DLF di Roma ha organizzato una mostra-concorso, nella galleria « La Bitta », riservata ai pittori ferrovieri. I quattro premi-acquisto di L. 100.000 sono stati attribuiti dalla giuria agli artisti Cervelli, Fabrizi, Pisani e Porziani.

A destra, la squadra di rugby del DLF di Alessandria col presidente Foco. Sotto, inaugurazione della sottosezione « A. Pettinelli » di Roma Termini.

Attività internazionali

SI E' SVOLTO a Berna il 6° Concorso Internazionale Ferroviario del Cinema a p. r. a cui il DLF italiano ha partecipato con cinque films selezionati, nell'ambito della Settimana del Tempo Libero, al Concorso Nazionale di Prato.
La manifestazione, organizzata in modo impeccabile dai colleghi svizzeri, ha visto una notevole affermazione degli italiani che hanno dimostrato un impegno culturale non sempre riscontrabile nei films presentati da ferrovieri di altre nazionalità.
Hanno partecipato al Concorso 58 concorrenti delle seguenti nazioni: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Germania Federale, Francia, Israele, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Svezia e Svizzera.
Questi i piazzamenti dei nostri rappresentanti. Nel Gruppo A, films di soggetto ferroviario, 2° posto a Giorgio Tomasi con « Storia della Valsugana » e 3° posto a Carlo Silvano con « Il Natale del Ferroviere ». Da notare che al Tomasi è sfuggita la vittoria per soli due decimi di punto a causa del punteggio minimo attribuitogli dal componente italiano della giuria per... eccesso di sportività.
Nel Gruppo B, films documentari e reportage, 5° posto a Giancarlo Acciaro con « Il rischio è il mio mestiere ». Nel Gruppo C, films d'animazione, 5° posto a Renzo Zamuner con « La ballata del Vietnamita » (opera che avrebbe meritato molto di più). Infine, Fernando Pallotti ha ottenuto un'ammissione nel gruppo a soggetto ferroviario.
Alla cerimonia inaugurale ha parlato, in rappresentanza della FISAIC di cui è il Vice Presidente, il Dr. Mario Scodellari, Capo dell'Ufficio Centrale DLF, il quale ha sottolineato l'importanza e la prestigiosa tradizione dell'attività cineamatoriale nell'ambito dei dopolavoro ferroviari. Erano inoltre presenti, oltre ai premiati, il Presidente del DLF di Firenze Bruno Dalicandro e, in veste di delegato e di membro della giuria internazionale, Silvano Ponti del gruppo fotocineamatori fiorentino.

* * *

ORGANIZZATO dai radioamatori francesi della SNCF, si è tenuto a S.te Maxime, sulla Costa Azzurra, il XIV Congresso Internazionale della FIRAC (Fédération Internationale des Radio Amateurs Cheminots).
I 200 partecipanti, di cui 10 italiani, hanno rappresentato Germania, Francia, Inghilterra, Svizzera, Italia, Finlandia, Belgio, Danimarca, Olanda, Svezia, Lussemburgo, Austria e Jugoslavia.
Del nutrito ordine del giorno va messa in rilievo la lettura della classifica generale del Concorso FISAIC 1974 dove si notano i buoni piazzamenti di Icilio Ciabatti, Roberto Pianella e Carlo Piccarolo. Inoltre, su proposta della delegazione tedesca, il Presidente del DLF di Firenze, Bruno Dalicandro, è stato eletto dal Presidium membro d'onore.
Il Congresso si è chiuso con una gita al « Canyon del Verdun », situato in Provenza e famoso come « Il Colorado europeo ». Per il prossimo anno l'appuntamento è in Norvegia.

C.V.C.

Il dr. Scodellari premia Giorgio Tomasi uno dei vincitori del Concorso cinema di Berna.

FILATELIA

IL FIL-FER DAL PAPA

Come programmato in occasione del simposio tenutosi a Plan di Val Gardena, il Circolo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario di Roma ha organizzato, per il giorno 29 ottobre, la visita alle Basiliche romane e l'incontro con il Pontefice Paolo VI.

In pullman ed accompagnati da una guida, circa 80 filatelici con le loro famiglie hanno avuto la possibilità di visitare le quattro Basiliche romane e successivamente, nelle ore pomeridiane, ascoltare, nella suggestiva cornice della immensa piazza S. Pietro, la voce del Santo Padre, che ha avuto parole di ringraziamento anche per il gruppo di ferrovieri filatelici presenti. Facevano parte del gruppo ferrovieri di Genova - Bologna - Pisa - Firenze - Ancona - Pescara - Roma - Napoli - Bari.

XXI SESSIONE A.I.C.C.F.-U.I.C. BOLOGNA

A nome del FIL-FER e del Circolo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario di Bologna ringraziamo il Comitato Organizzatore dell'A.I.C.C.F., ed in particolare il Dr. Ciambricco, per aver offerto ai ferrovieri filatelici italiani la possibilità di allestire una mostra filatelica vivamente apprezzata da tutti i visitatori.

La mostra filatelica, a carattere ferroviario, si è prefissa lo scopo di offrire un panorama retrospettivo della storia delle ferrovie attraverso i francobolli, elemento preminente per stimolare le ricerche culturali e per incentivare i confronti fra le successive epoche.

Il Comitato Organizzatore ha riconosciuto l'efficacia e la validità delle collezioni esposte dai Ferrovieri di tutta Italia in questa Mostra che, pur nei limiti suggeriti da esigenze di natura organizzativa, presentavano un quadro completo dei mezzi di trazione, delle opere d'arte e degli uomini che si sono particolarmente distinti nel campo della rotaia.

L'Ing. Mayer ed il Dr. Semenza, per conto del Comitato Organizzatore, hanno consegnato a tutti gli espositori un premio ricordo di riconoscimento per la partecipazione alla Mostra.

Hanno presentato collezioni i colleghi:

Armilli di Trieste; Bertolini di Livorno; Bonat di Venezia; Cervellati di Bologna; Di Mauro di Roma; Fava di Genova; Ferrando di Genova; Foti di Reggio Calabria; Giraudo di Milano; Malan di Ventimiglia; Pezzetti di Bologna; Xulli di Trieste; Vaccari di Firenze e Waller di Trento.

— Per tutti i giorni in cui la Mostra è rimasta aperta al pubblico è stato utilizzato un timbro speciale riproducente la vignetta del francobollo emesso per l'occasione.

La busta, che riproduciamo, può essere richiesta al Sig. Pezzetti, dirigente del Circolo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario di Bologna.

ITALIA

● Il giorno 30 ottobre è stato emesso un terzo gruppo di tre francobolli di posta ordinaria « Fontane d'Italia » del valore facciale, per ognuno, di L. 70.

— Il francobollo riproducente la fontana del « Rosello » a Sassari, rappresenta la fontana nel suo impianto quadrangolare conferitole fra il 1605 e il 1606 da un gruppo di lapicidi genovesi.

— Il francobollo riproducente la fontana di « Piazza Fontana » a Milano rappresenta la costruzione eseguita su disegni dall'architetto Giuseppe Piermarini, con statue di sirene e delfini del carrarese Giuseppe Franchi.

— Il francobollo riproducente la fontana delle « 99 Cannelle » a L'Aquila, presenta uno scorcio di zampilli nella realizzazione di Tancredi da Pentinia.

Tiratura: quindici milioni di esemplari per ciascuno dei tre francobolli.

● Il giorno 14 novembre sono stati emessi sei francobolli appartenenti alla serie ordinaria « Ritratti di artisti italiani », del valore facciale, per ognuno, di L. 100.

Le vignette sono costituite, secondo uno schema che si ripete per tutti i soggetti, dal ritratto dei singoli artisti in ovale circondato da una fascia bianca, recante in basso il relativo nome. Gli artisti raffigurati sono i musicisti: Alessandro Scarlatti (1660-1725), Antonio Vivaldi (1675-1743), Gaspare Spontini (1774-1851), Ferruccio Benvenuto Busoni (1866-1924), Francesco Cilea (1866-1950) e Franco Alfano (1876-1954).

Tiratura: quindici milioni di esemplari per ciascuno dei sei francobolli.

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

a cura di
G.B. Pellegrini

Ritengo opportuno iniziare il servizio mensile con due notazioni d'ordine generale:

1) miglioramenti economici

Dopo gli accordi di massima intervenuti nell'aprile scorso fra Governo e Organizzazioni sindacali sulla correlazione tra trattamento di quiescenza e quello di attività e sul recupero dell'assegno perequativo in favore dei cessati dal servizio in data anteriore alla concessione di detto assegno e di quelli similari. Nella notte fra il 21 e il 22 ottobre è stato raggiunto in materia un accordo definitivo.

Anche in questa circostanza — così come è accaduto di recente per le questioni della c.d. scala mobile e delle quote di aggiunta di famiglia — è necessario che i risultati dell'intesa vengano trasformati in legge dello Stato attraverso un sollecito, così si spera, « iter » parlamentare. Rinnovo, quindi, l'invito agli amici di astenersi dal richiedere precisazioni su tali temi, in quanto sarà mia cura portare a conoscenza dei lettori tempestivamente il contenuto definitivo del disegno di legge, non appena sarà predisposto dai Ministri competenti; ciò per l'ovvio motivo che prima della formulazione dello strumento legislativo (e forse anche dell'inizio dei relativi lavori alle due Camere) sarebbe inconcludente scendere in dettagli sull'argomento;

2) liquidazione delle pensioni di riversibilità

Per effetto delle disposizioni contenute negli artt. 245 (4° comma) e 253 (2° comma) a decorrere dal 1° gennaio 1976 viene demandato alle Direzioni provinciali del tesoro il compito di procedere alla liquidazione delle pensioni di riversibilità, in favore dei familiari aventi diritto, nei casi di decesso di titolari di pensione diretta normale a carico del Fondo pensioni F.S. o della stessa Azienda.

Per il trattamento normale di riversibilità a beneficio della vedova e degli orfani minorenni del pensionato si provvederà d'ufficio, senza l'adozione di provvedimento formale, sulla base dei dati risultanti nel decreto di liquidazione del trattamento diretto, previo accertamento della inesistenza di sentenza di separazione personale per colpa della vedova (art. 160).

La stessa norma stabilisce che le D.P. del tesoro, nell'ipotesi di decesso o passaggio a nuove nozze del coniuge superstite titolare di pensione di riversibilità, procedono, senza provvedimento formale, alla determinazione della nuova misura della pensione nei confronti degli orfani minori, mentre per gli altri aventi diritto (orfani maggiorenni, genitori e collaterali) la D.P.T. provvede su domanda degli interessati.

Come si vede, si tratta di una novità assoluta per i pensionati ferroviari, i cui familiari a partire dal 1° gennaio del prossimo anno per ottenere la pensione loro spettante dovranno rivolgersi alla rispettiva D.P. del tesoro e non più all'Ufficio personale compartimentale di residenza.

Per il momento mi limito a questa segnalazione, ma nei prossimi numeri mi riservo di illustrare un po' alla volta tutte le novità procedurali che in materia entreranno in vigore dal nuovo anno. E ciò non solo perché alcune di queste norme non potranno trovare immediata attuazione, come avrò modo di precisare, ma anche per restare fedele all'impostazione data alla rubrica di lasciare, cioè, una parte dello spazio disponibile alle risposte dirette sollecitate dagli abbonati.

Alcuni amici (**Annunziato Crea** di Abbiategrasso, **Giuseppe Ferrari** di Siderno e **Mario Sandonà** di Schio) chiedono come si può ricavare dai dati in possesso dei pensionati la rata netta mensile della pensione. Trovo la domanda pertinente e di largo interesse; preciso, però, che se in questi mesi detto argomento non è stato trattato, ciò è dipeso dalla considerazione che il Parlamento è in procinto di varare disposizioni correttive in materia tributaria, che alleggeriranno il peso fiscale sui redditi da lavoro (fra i quali va annoverata la pensione) ed in maniera sensibile per gli importi più modesti. Pertanto, allorché il provvedimento sarà varato nella sua forma definitiva, si daranno tutte le indicazioni idonee a porre ognuno in condizione di determinare la propria quota mensile netta.

Rassicuro la sig.ra **Anna Maria Giupponi** ved. **Bargone** che la pensione ferroviaria di riversibilità di cui fruisce è regolare; infatti, in seguito alla ricostruzione economica della carriera, lo stipendio virtuale pensionabile del di lei defunto marito è stato equiparato allo scatto iniziale del parametro 245, corrispondente alla qualifica di Capo tecnico princ.le del precedente ordinamento, mentre la qualifica finale effettivamente rivestita era stata quella di Capo tecnico di 3ª cl. pari all'attuale parametro 180. Circa la mancata corresponsione dell'indennità integrativa speciale (la c.d. scala mobile), il motivo va individuato nella disposizione che stabilisce « al titolare di più pensioni (come è il suo caso) l'i.i.s. compete ad un solo titolo ».

Altrettanto va detto alla sig.ra **Caterina Calcagno** ved. **De Angelis:** lo stipendio virtuale pensionabile è pari a quello che il marito avrebbe conseguito in relazione alla carriera svolta, ove alla data del collocamento a riposo fossero state in vigore le norme introdotte in materia in favore del personale in servizio il 1° luglio 1970. In tale contesto non possono avere influenza né i titoli accademici posseduti dal defunto marito e né i benefici concessi agli ex combattenti con decorrenza successiva alla di lui cessazione dal servizio. Per quanto concerne la percentuale dell'80%, relativa alla pensione base diretta, essa rappresenta l'aliquota massima di pensionamento, che è stata attribuita in rapporto alla durata del servizio utile calcolata in anni 39.

Segnalo al sig. **Nicola Volpe** di Salerno che egli non rientra fra i casi di cui all'art. 4 della legge n. 22 del 1974, in quanto nella liquidazione della sua pensione le competenze accessorie decorrono dal 1° gennaio 1947, data di decorrenza giuridica ed economica della promozione ad Aiuto macchinista.

Informo il sig. **Gherardo Mellini** di Arezzo che il suo fascicolo si trova già presso l'Ufficio competente e presto il trattamento di quiescenza sarà modificato per la valutazione del servizio reso anteriormente al 18° anno, ciò che eleverà la durata del servizio utile da 32 a 33 anni.

Confermo la regolarità della ricostruzione economica dello stipendio relativo alla riliquidazione della pensione del sig. **Francesco Sarica** di Reggio Cal.; ai fini degli aumenti periodici, infatti, non può essere considerato l'aumento di servizio di sette anni concessogli in occasione del suo esodo anticipato.

La riliquidazione di pensione del sig. **Filippo Morabito** di Reggio Cal. è stata modificata per la valutazione dei due aumenti periodici, già attribuitigli durante l'attività di servizio, ai sensi dell'art. 29 della legge n. 40 del 1967. Peraltro, la riliquidazione stessa dovrà di nuovo essere rettificata, in seguito alla modifica apportata alla tabella degli stipendi dei deviatori dall'art. 9 della legge n. 27 del 1974: gli aumenti periodici da 9 saliranno a 12.

Il sig. **Gregorio Barilà** di Reggio Cal., ove ancora non avesse riscosso l'integrazione dell'indennità di buonuscita, deve rivolgersi all'Ufficio ragioneria del Servizio materiale e trazione in Firenze, dal quale organicamente dipendeva.

Informo la sig.ra **Maria Ruggiero** ved. **Foti** che la sua pensione di riversibilità è in corso di liquidazione meccanografica; tuttavia le è stata già concessa la pensione provvisoria tramite la Banca Naz. del Lavoro.

Al sig. **Filippo Pastorino** di Reggio Cal. di recente l'Azienda ha fatto conoscere ufficialmente i motivi che ostano al riscatto ai fini di pensione del servizio da lui reso come assuntore anteriormente alla assunzione in ferrovia. In sostanza, le sue domande presentate prima dell'entrata in vigore della legge n. 94 del 1969, che ha consentito il riscatto di tale tipo di servizio, non possono ritenersi valide perché nel 1970 è stato accettato il provvedimento di riscatto del servizio non di ruolo mostrando acquiescenza alla mancata valutazione del servizio di assuntore; mentre la domanda del 1972 va considerata intempestiva perché presentata oltre i termini consentiti (allora 3 anni prima del collocamento a riposo d'ufficio, ora ridotti a 2).

Esprimo alla sig.ra **Zina Giannelli** ved. **Saragosa** l'augurio che ormai abbia potuto chiarire ogni malinteso con la Dir. Pr. del Tesoro di Grosseto.

Porto a conoscenza del sig. **Giovanni Milan** di Rovigo che non è possibile esaminare il suo fascicolo, dato che, risalendo la sua quiescenza al 25-9-74, esso si trova a disposizione dell'Ufficio che deve procedere all'applicazione della legge n. 22 del 1974. Comunque bene ha fatto a produrre la istanza di revisione per l'esatto computo del servizio riscattato, specie se detta istanza è stata presentata entro il termine di 90 giorni dal ricevimento della notifica del provvedimento originario di pensione.

Al sig. **Ignazio Giannone** di Caltanissetta comunico quanto segue: a) essendo stato esonerato dal 1° luglio 1973, nella base pensionabile non può essere incluso l'assegno perequativo, di cui non ha potuto fruire in attività di servizio; b) l'eventuale riconoscimento della causa di servizio, di cui afferma avere in corso il relativo procedimento, ai fini pensionistici non avrebbe alcun riflesso positivo. Infatti, nel caso di un'eventuale mutazione del titolo del collocamento a riposo (anziché disposto per la legge n. 336 diventasse come dovuto ad infermità per causa di servizio), mentre il trattamento di quiescenza non subirebbe alcuna modifica migliorativa, ai fini della buonuscita non sarebbe più valutabile l'aumento di servizio di sette anni, già attribuito quale esonerato per la legge n. 336.

In merito alla mancata presentazione nei termini prescritti da parte del sig. **Renato Conti** di Bologna della domanda richiesta per ottenere l'applicazione dell'art. 4 della legge n. 22 del 1974, allo stato delle cose nessun rimedio giuridico può essere esperito; le situazioni di fatto che, nella specie, possono aver impedito l'esercizio del potere di domandare il beneficio non hanno rilevanza alcuna.

Concludo, informando gli amici seguenti che le loro posizioni pensionistiche sono state di recente regolarizzate ed i relativi ruoli si trovano già presso le rispettive D.P.T.: **Contardo Costanzo** di Milano per l'indennità pensionabile e per il calcolo delle c.d. competenze accessorie, **Carlo Gambarini** di Arona per gli artt. 2 e 3 della legge n. 336 e per la capitalizzazione del compenso combattenti, **Raffaele Sottile** di Cosenza per l'art. 2 della legge n. 27 del 1974 e per l'indennità pensionabile, **Domenico Giuffré** di Messina e **Carlo Vecchio** di Torino, infine, per l'indennità pensionabile.

G.B. PELLEGRINI

Col "Codice personale" un nuovo punto d'incontro Ferrovieri-Banca

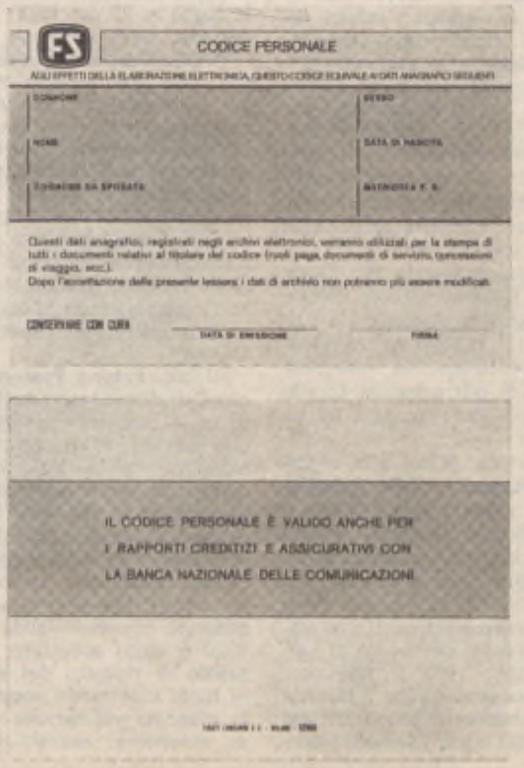
TUTTI oggi come oggi abbiamo a portata di mano un telefono che ci consente (magari a caro prezzo) di collegarci in ogni momento con un parente o con un amico lontano. — Ciao, eccomi qua, come stai? — ed in pochi istanti sappiamo tutte le novità che li riguardano. Una situazione per molti aspetti analoga, quanto a facilità e tempestività di informazione, sta definitivamente maturando nel rapporto Ferrovieri-Azienda e Ferrovieri-Banca Nazionale delle Comunicazioni. Ne è attualissima riprova la piccola tessera di cui riproduciamo in questa pagina le due facciate e che conterrà un dato — **il numero di codice personale** — che possiamo paragonare in qualche modo, tanto per restare in tema telefonico, al numero del nostro apparecchio.

Le macchine elettroniche « chiamano » il nostro numero e, vantaggio non trascurabile, non lo trovano mai occupato. C'è sempre una risposta pronta con tutte le notizie che interessano, compresa quella relativa all'impianto in cui prestiamo servizio. E non a caso mettiamo in evidenza questa « notizia », perché in una comunità di nomadi come la nostra c'è ogni giorno qualche decina, se non qualche centinaio, di ferrovieri che cambiano impianto di lavoro.

In occasione del debutto di questa tessera con codice personale, di cui, peraltro, ci occuperemo presto in una prospettiva più strettamente aziendale, eccoci a compiere una visita al Centro di Elaborazione Elettronica della Banca di casa nostra.

Prima sensazione: si respira qui un'aria giovane e dinamica. Giovani sono gli esperti ed i tecnici che lo dirigono e vi lavorano, modernissime le apparecchiature di cui è dotato.

Un patrimonio umano e tecnico che è al servizio della Banca e, quindi, di tutti noi, soci, correntisti, assicurati.



Per la realizzazione di questa « tessera con codice » gli esperti B.N.C. hanno lavorato in stretto contatto ed in amichevole collaborazione con gli esperti del Centro Elettronico Unificato della nostra Azienda. Tra l'altro l'uniformità di apparecchiature e di linguaggio tecnico dei due Centri ha reso più facile e spedita l'operazione.

Al termine di un giro che ci ha portato a tu per tu con strani macchinari (unità a disco magnetico capaci di leggere e trasferire un milione di caratteri al secondo, unità logiche che governano contemporaneamente l'esecuzione di più programmi e « ragionano » in termini di nano-secondi), i tecnici che mi accompagnano stanno per coinvolgermi in un discorso specialistico che francamente non riesco a seguire.

Preferisco ripiegare su qualche domanda semplice e pratica, che immagino possa interessare di più i nostri lettori e particolarmente i soci, i correntisti e gli assicurati.

D. — Il « tesserino con codice » cosa rappresenta nei rapporti Ferrovieri-B.N.C.?

R. — E' come un passaporto per accedere automaticamente alle informazioni presenti nei nostri archivi. Basta che il Ferroviere lo presenti allo sportello della Banca ed è come se avesse raccontato tutta la sua storia.

D. — Qual è la differenza, ad esempio, tra numero di Codice e numero di conto corrente?

R. — Il numero di conto corrente individua solo un determinato rapporto. In generale, però, i ferrovieri hanno una pluralità di rapporti con la Banca che vanno dalla R.C.A. alla sottoscrizione di quote sociali. Il codice personale li individua tutti: contraddistingue il ferroviere in maniera stabile ed univoca e, quel che più conta, è comune alla Banca ed all'Azienda FS, realizza così una possibilità di colloquio diretto attraverso supporti magnetici.

D. — E quali sono i vantaggi che offre il « codice »?

R. — Ogni operazione, prestito, assicurazione, apertura di conto corrente, concessione premi (come per i Soci) sarà gestita in modo più semplice e rapido.

D. — Potete fare un esempio?

R. — Lo scambio delle informazioni fra la Banca e le F.S. avverrà in modo completamente automatico, pertanto tutte le trattenute a ruolo saranno operate con assoluta precisione e tempestività.

D. — Un altro esempio?

R. — Dobbiamo liquidare una polizza sottoscritta venti anni fa e l'interessato, che si trova « chissà dove » non avanza la relativa richiesta di liquidazione? Provvediamo noi. Prendiamo atto della scadenza, scopriamo attraverso il codice personale dove si trova il titolare della polizza, gli inviamo un assegno.

D. — Più in generale qual è il ruolo del Centro Elettronico nell'attività che la Banca svolge a favore dei Ferrovieri?

R. — Al Centro Elettronico convergono tutte le operazioni di qualsiasi genere svolte dalle nostre Filiali e Agenzie ma a questa insostituibile funzione operativa, il Centro aggiunge un'incessante attività di studio e di ricerca per rendere sempre più puntuali, rapidi ed efficienti i servizi resi ai nostri clienti. Attraverso il Centro Elettronico la Banca si pone in grado di aumentare il volume delle sue attività e può quindi parallelamente estendere tutti i benefici a favore dei Ferrovieri.

Insomma, la Banca cresce, migliora la sua organizzazione e la sua efficienza a vantaggio di noi tutti. E' questo indubbiamente un merito di cui dobbiamo dare atto all'esperta guida della Direzione ed alla lungimirante politica degli amministratori tra i quali, è bene ricordarlo, sono anche i ferrovieri: rappresentanti dell'Azienda e rappresentanti sindacali.

Mario CASACCI

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Le promozioni:** molti i colleghi ai quali dobbiamo fare i nostri auguri per il passaggio al grado superiore, speriamo di non dimenticarne nessuno. Sono C.S. Sovrintendenti: Remo Ripani, Ottavio Fratini, Egisto Gabrielli, Antonio Zanapa, Giancanti Enrico, Giovanni Militello, Michele Cannarozzi, Alfredo Jalenti, cav. Pasquale Mancini, cav. Vittorio La Rovere; sono C.G. Sovr.: Orazio Odoardi, Lauro Masini, Alberto Villa De Berardinis, Girolamo Bertoni, Francesco Scartozzi, Gino Giommetti, cav. Aleandro Stroppa; sono C.S. Sup. Antonio Cipressi, Agostino Cellini; C.G. Sup. Pasquale Di Rienzo; C.T. Sovr. Giuseppe Michilli e C.D.P.V. Sovr. Ivo Viventi.

● **Benvenuti:** il C.D. Sovr. Vittorio De Martinis è il dirigente del 1° Rep. M.T. di Ancona; Gabriele Marozzi, vincitore del concorso a C.S. è stato destinato a San Benedetto del Tronto.

● **Sono nati:** Alessia che ha reso nonno felice Mimì Ferretti della stazione di San Benedetto; Cristina al Manov. Giuliano Ercoli di Cupramarittima; Francesca all'Ass. Paolo Eroli di Terni.

● **Auguri** a Franco Franchi e Doriana Romagnoli e ad Antonio Ianni e Antonietta Marino, sposi felici a Chieti.

● **Commiati:** hanno lasciato il servizio Fulvio Belarducci Ass. Capo e Pietro Sterlini, Assistente di Terni; Walter Pedini del D.L. di Ancona; Adamo Capriotti Op. Spec. di Monsampolo. A tutti i nostri cordiali auguri.

BARI

Redattore:
Vito Meterangelo
Tel. 2584

● **Una Mostra** Nazionale di Arti Figurative ha allestito il Circolo Ferrovieri di Bitonto. Numerose le opere presentate ma, a nostro modesto giudizio, non tutte degne di essere ammesse, per cui una selezione preventiva sarebbe stata necessaria. I bravi organizzatori ci consentano inoltre un consiglio: perché non riservare almeno un premio per gli artisti ferrovieri? Alla cerimonia della premiazione sono intervenuti il Direttore Compartimentale ing. Candiloro, il Sindaco ed altre autorità.

● **A Ripalta** è stata inaugurata una statua marmorea raffigurante Padre Pio da Pietralcina, opera dello scultore C.S. Sup. Alfonso Marinelli, titolare dell'impianto. Alla cerimonia inaugurale erano presenti il Capo Ufficio Trazione ing. Rizzo in sostituzione del Direttore Com.le, il Vescovo Criscitto di S. Severo, altre autorità e numerosi ferrovieri con le famiglie.

● **Si moltiplicano** lodevolmente i donatori di sangue: il C.S. Sup. Giuseppe Toriello di Potenza Superiore è giunto alla sua decima donazione per conto dell'AVIS; vi sono poi le recenti donazioni fatte dal Segr. Tecn. Sup. IE cav. uff. Antonino Vasquez, degli Operai Michele Binetti e Tattoli Sergio e del Manovale Giovanni Magarelli, tutti di Barletta. Chi può, imiti questi generosi esempi di altruismo perché il sangue non basta mai!

● **L'onorificenza** di Cavaliere al M.R.I. hanno ottenuto il Segr. Trifone Paciulli dell'Ufficio Ragioneria e l'Ass. Capo Gino Santiangeli di Bari C.le.

● **La Laurea** in Medicina e Chirurgia ha conseguito Vincenzo Roca figlio del C.S. Sup. Lorenzo di Bari C.le.

● **Nozze:** l'avv. Renato Verna, figlio del comm. Raffaele ex Capo P.V. Sup., ha impalmato la gentile prof. Dora Cicco.

● **Lucrezia e Marianna** sono le due belle gemelle di cui si è arricchita la famiglia dell'Aiuto Macchinista di Taranto Raffaele Digregorio.

● **Nonno** è diventato Aldo Magliocchi, Applicato dell'Ufficio Movimento.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Grazie** alla segnalazione dell'Op. spec. arm. Ettore Garulli di Solarolo, apprendiamo che l'ex-Gestore Capo Oreste Bellavista (anni 65) di Cotignola ha compiuto qualche mese fa un gesto coraggioso e meritorio. Seduto nella sala d'attesa della Fermata di Barbiano, di cui la moglie è Accudiente — e tutti insieme i due hanno trasformato quel sito ferroviario in un giardino accogliente e lindo — ha udito un cozzo di ferraglie: un anziano ciclomotorista (Pietro Rondinini, 70enne), ingannato dal parabrezza e dal sole basso, aveva tallonato la semi-barriera del PL automatico. Sbarra e motorino erano finiti sul binario e l'uomo giaceva immoto dentro la sagoma-limite. Sarebbero stati guai seri, quando, di lì a 30", il « Rimini-Torino » avrebbe sicuramente fatto carambola con sbarra e motorino. Rischiando non poco, il gagliardo Oreste è riuscito a tirare via tutto in tempo, uomo ed oggetti: pur avendo il macchinista azionato la « rapida », la coda del treno superò di 30 metri il PL.

Diciassette giorni dopo la moglie, Tonina Negrini, ha realizzato un « x » compiendo un identico gesto in una identica circostanza, con l'aggiunta dei medicamenti immediati al ferito e la chiamata dell'auto-soccorso. Li proponiamo per un encomio ufficiale; intanto glielo facciamo noi, con tanta ammirazione.

● **Anche** quest'anno c'è il corso di Esperanto — sala ex-biblioteca DLF, via de' Poeti 5 (p. 1°) — ogni martedì dalle 20,30 alle 22. Chi avesse voglia di frequentarlo, si affretti: oltre a dare il proprio contributo all'affermarsi di una lingua universale, si metterà in condizione di conoscere quel che resta di bello al mondo con modica spesa.

● **Grazzano-Visconti,** un caratteristico centro medioevale a 10 km da Piacenza, è stata la meta finale di una splendida giornata trascorsa dai tanti che hanno partecipato al « 1° torneo dell'amicizia », una manifestazione calcistica combinata dalle stazioni di Modena, Reggio E., Parma e Piacenza. Prima c'era stata la premiazione di squadre ed atleti e prima ancora un pranzo, eccellente due volte: sia per le sue intrinseche sostanze, sia per il valore di « incontro », lo stesso valore che, ben al di sopra di una dimensione meramente ricreativa, ha caratterizzato la competizione sportiva, facendola assurgere a manifestazione altamente positiva per il contatto umano ed amichevole fra quei ferrovieri.

● **Vincenzo Benini,** Op. q. OMR, ha risolto una volta per tutte il problema del raggiungere quotidianamente il posto di lavoro: messi da parte auto, moto e bus, indossa la tuta azzurra e le scarpette e macina di corsa i chilometri che lo separano dall'Officina, cantando come Arigliano « 5 all'andata, 5 al ritorno... ». Gli auguriamo di continuare a farlo anche quando i suoi anni saranno 82 invece degli attuali 28.

● **I « loppi »** sono quegli alberi che in Emilia-Romagna sorreggono le piante delle rigogliose viti, « Squarci tra i loppi » è il titolo di quelle 183 pagine su cui Renzo Liverani — un CG a riposo anzi tempo, figlio, nipote e pronipote di ferrovieri, ora giornalista e pittore a tempo perso — ha condensato in tanti rapidissimi acquarelli l'attesa della Liberazione nella bassa Romagna, la paura, la fame, la rassegnazione e la ribellione, le astuzie inventate lì per lì, talora risolutrici di terribili mozzafiato, talaltra precipitate nel pestaggio, nella deportazione, nella morte violenta. Non si sa come abbia fatto l'A. a ricordare tutti quei nomi di persone e di luoghi: c'è da fare un elenco telefonico in dialetto romagnolo; eppure come passano svelte e ad un tempo indelebili quelle figurine, anche se sembrano venire ancora più da lontano di 30 anni fa. Qua e là c'entra anche la « ferovèja », molti ferrovieri sono citati; anche per questo segnaliamo quei frammenti di diario: non pochi, leggendoli, ritroveranno persone note, forse se stessi. E tutti, spe-

Interessa gli abbonati

Per consentire il regolare recapito del Periodico, preghiamo di controllare l'esattezza delle generalità e dell'indirizzo riportati sull'etichetta di spedizione, segnalando alla Redazione eventuali rettifiche, aggiunte o variazioni. **Per tale segnalazione si prega di utilizzare lo spazio a ciò riservato sulla busta con la quale si riceve il giornale, senza staccarne l'etichetta errata. L'invio può avvenire anche con corrispondenza di servizio.** Indicare il numero di matricola ferroviaria se in attività di servizio e « Pensionato F.S. - libretto n. ..... » se in quiescenza. Gli Agenti posti in quiescenza nel corso dell'anno sono vivamente pregati segnalare tale variazione.
Scrivere a macchina o in stampatello.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

cialmente i giovani, potranno trovare una spiegazione per nulla retorica del perché della Resistenza.

E' un'opera senza pretese, la si legge d'un fiato, può ben figurare nella biblioteca familiare, così come bene ha fatto la Regione Emilia-Romagna a prenotarne 1000 copie da destinare a scuole e biblioteche civiche. Costa 2000 lire, ma i ferrovieri che la volessero potranno averla per 1500 rivolgendosi direttamente all'autore: Renzo Liverani, via Toscana 129 - 40141 Bologna. Constateranno di essere stati bene consigliati.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **La Giornata** del Ferroviere è stata anche nel 1975 solennemente celebrata a Sassari, Chilivani e Cagliari. Sono state svolte manifestazioni con larga partecipazione di agenti, propri familiari e funzionari per onorare i feriti in servizio, per tributare il cordiale saluto agli anziani della rotaia e per compiacersi con i vincitori del concorso annuale « Stazioni Fiorite ». A Cagliari, in particolare, la giornata è stata aperta con la Santa Messa, officiata dal Cappellano Compartimentale don Cosimo Onni S.J., il discorso celebrativo dal Direttore Compartimentale ing. Sebastiano Fichera. Nel pomeriggio una partita di calcio, le esibizioni di ginnastica artistica maschile e femminile, e gli incontri di tennis — tutti aventi nostri colleghi e propri familiari come protagonisti — hanno concluso degnamente l'annuale ricorrenza.

● **Due quartieri** di Cagliari sotto l'egida della Parrocchia del SS Nome di Maria hanno dedicato alla famiglia tre giornate di studi per la crescita religiosa e culturale della comunità. Problemi di fede, di partecipazione alla vita attiva, del tipo di dialogo tra genitori e figli, di cultura popolare hanno caratterizzato le tre intense giornate. Vi hanno contribuito diversi ferrovieri, tra cui principalmente il Commesso Capo Raffaele Mura con le sue belle sculture in pietra e il Segr. Sup. Tonino Delitale con i suoi quadri più recenti e di elevata classe. Lo stesso Arcivescovo di Cagliari Monsignor Giuseppe Bonfiglioli si è congratulato con gli artisti.

● **E l'Alba...** venne bellissima per i giovani coniugi Francesco Milone, Capo Zona I.E. di Serramanna e per la Signora Franca. Così anche Loredana, secondogenita di Luigi Valdes, manovale specializzato del Magazzino scorte I.E. di Cagliari. Felicitazioni!

FIRENZE
Serv.Mat.e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **Culle:** rallegramenti alla Signora Lucia Castaldi, Applicato dell'Ufficio 6°, ed a suo marito per la nascita di Ilaria. Ed ancora rallegramenti alla Signora Maria Concetta Biasiolo, Applicato dell'Ufficio 1° e a suo marito per la nascita di Marco. Auguri vivissimi ai due neonati.

● **Un particolare saluto di commiato** ai colleghi collocati a riposo sia per raggiunti limiti di età, sia per benefici combattentistici: ingegnere Piero Brizzi, Enzo Miniatelli, Natale Scavolini, Pietro Furlan, Ascanio Palchetti, Francesco Paglicci, Amerigo Borri, Dino Ristori, Giulio Coppini, Adriano Benvenuti, Ezio Bucelli, Alberto Meacci, Gino Filippini, Aldo Raponi, Aldo Moretti, Orlando Sorbi, Ascanio Batelli, Bruno Masini, Onelio Minuti, Giacomo Marchesi e Giuseppe Moretti.

● **Rallegramenti vivissimi** ai neo-cavalieri, recentemente insigniti al merito della Repubblica: Sergio Banchini, Segretario Superiore; ingegnere Paolo Mela, Ispettore Capo r.e.; Sergio Romoli, Segretario Tecn. Sup. di prima cl.; Antonio Zizi, Applicato Tecnico Capo. Fra i nuovi insigniti figura anche il Segretario Superiore Gregorio Sgarra, recentemente collocato a riposo.

● **Ancora rallegramenti** per la onorificenza di Cavaliere della quale è stato insignito l'amico perito industriale Ugo Vieri, Segretario Tecnico Superiore dell'Ufficio 10°.

● **Auguri di buon lavoro** ai nuovi assunti in prova con la qualifica di Applicato: Roberto Bonfanti, Silvia Barzagli Calonaci, Chiara Sardone Cantobelli, Patrizia Ciampi, Orietta Ferri Guerriero, Plinio Lippi, Paola Checchucci Malli, Armando Masini, Laura Salomoni Mennitto, Rita Serafini Sartoretti, Maria Pia Caruso Schillaci, Antonio Tagliaferro, Paola Vanni, Vittoriana Borchi Zanieri, Patrizia Mugnaioni (Applicato stenodattilo).

● **Ed ancora** auguri, ai nuovi assunti con la qualifica di Applicato Tecnico: Meri Barbetti, Roberto Bernazzi, Susanna Bini, Remo Bonciani, Alessandro Conti, Aliberto Conti, Piero Dei, Otello Fantechi, Carla Spinelli Francisci, Grazia Giannelli, Paola Lensi, Elena Luchini, Nadia Mecatti, Marzia Pandolfi Morabito, Fabio Pagliazzi, Paolo Pezzola, Giorgetta Cuccoli Puliti, Bianca Ricci, Sauro Secci, Rossano Strino, Danilo Zei, Massimo Zizi, Adolfo Biagi, Giovanna Biscatta Borselli, Luisa Palladino Cenni, Nadia Santini Ciuffi, Alessandro Guarnieri, Alessandro Petracchi, Andrea Piccini, Paolo Pretelli, Maria Cristina Spinelli.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Nella degna cornice** della Baia delle Favole in Sestri Levante si è concluso il concorso per il decoro e l'abbellimento degli impianti per l'anno 1975. Ha collaborato al felice esito della bella giornata la locale Azienda Autonoma di Turismo e soggiorno. Molte le innovazioni per un più equo e meritato premio ai partecipanti e per una più efficace conduzione degli impianti. Infatti i premiati sono stati 75 rispetto ai 58 dello scorso anno e la valutazione oltre che alla parte floreale è stata estesa anche all'ordine ed alla pulizia degli impianti ed al contegno, del personale. Lodevole il lavoro della Commissione presieduta dal Cav. Retteghieri coadiuvato dal Geom. Cassulo e dal Seg. Miniati. Il Direttore Compartimentale Ing. Melis ha lodato l'impegno dimostrato nel settore da tutti i ferrovieri. L'Ing. Melis, inoltre, ha sottolineato la particolare coincidenza della bella giornata col cinquantesimo compleanno della inaugurazione degli importanti impianti a monte e della nuova stazione di Sestri L. Complimenti a tutti i premiati, dei quali citiamo, per sole esigenze di spazio, i vincitori delle quattro categore: 1ª Stazione di Noli - C.S. Sup. Bertolotto Giobatta; 2ª Categoria 1ª Stazione di Sestri Levante - C.S. Sup. Errichiello Antonio; 4ª Cat. 1ª DPV. di Genova Sampierdarena - CPV. Sovr. Buscaglia Felice. Hanno fatto eco agli applausi, alla consegna dei ricchi premi, con i Capi degli Uffici Compartimentali il Dott. La Manna ed il Col. Buccello della Polfer, il Col. Ciacchella comandante militare delle stazioni di Genova, e molte autorità cittadine fra le quali per il Sindaco l'Assessore Gant, il comandante dei Carabinieri Ten. Basile, l'Avv. Nicolini Presidente ed il Comm. Magnelli Direttore dell'Ente Autonomo di Turismo e Soggiorno ed il Pretore dott. Loffredo. Un particolare plauso al CS. Sovr. Cav. Scapparone ed al CS. Sovr. Noviero attuale Titolare di Sestri Levante per la collaborazione offerta alla Commissione Compartimentale e all'Azienda di Soggiorno per la ottima riuscita della manifestazione.

● **Felicitazioni** ai colleghi insigniti dell'onorificenza di cavaliere all'ordine della Repubblica: Seg. Sup. 1ª cl. Geom. Ermindo

Donatori di sangue

LA NOSTRA cronaca sulla premiazione dei Donatori di Sangue, con la foto del Vice Direttore Generale dott. Semenza che si congratula con due tra gli organizzatori dei Gruppi Aziendali di Roma, ha avuto una vasta eco. Da numerose località ci sono giunte notizie e testimonianze sulla attività di sodalizi analoghi. Il nostro rammarico è soprattutto quello di non poter disporre di sufficiente spazio per pubblicare tutto il materiale che ci è giunto: memorie, dati statistici, fotografie, testimonianze. Dobbiamo aggiungere però che non ci viene sollecitata la pubblicazione di tale materiale: si vuole invece che la nostra opera di propaganza a favore della Donazione sia proseguita con maggiore intensità, che il personale ferroviario venga ancor più sensibilizzato alle iniziative delle varie associazioni.

Tra le notizie che ci sono giunte ci sembra interessante quella che riguarda l'Associazione Friulana dei Donatori di Sangue la quale ha festeggiato i suoi venti anni di attività. Si tratta di uno dei benemeriti sodalizi il quale conta tra i suoi aderenti numerosissimi ferrovieri. Nel corso della manifestazione è stato messo in risalto il fatto che il Friuli è all'avanguardia nelle moderne terapie chirurgiche (cardiochirurgia, neurochirurgia e toracica) e ciò grazie soprattutto alla grande disponibilità di sangue assicurato da ben 27 mila aderenti all'Associazione.

Il gruppo Donatori di Benevento, aderente all'A.V.I.S. è uno dei più giovani: costituito nel 1971 ha saputo meritarsi, nel 1974 una medaglia d'oro e il plauso della cittadinanza per la benemerita opera svolta. Dalla Spezia ci fanno sapere che i Donatori ferrovieri hanno raggiunto il 1142° prelievo e ci segnalano la prestazione dell'operaio specializzato I.E. Ersilio Dallara giunto al traguardo delle centodue donazioni.

Ad Udine il Gruppo Donatori ha festeggiato il suo diciannovesimo anno di attività e, nel darcene notizia, ci forniscono un lungo elenco di premiati in testa ai quali risulta il sig. Primo Candelotto, Operaio a.r. che ha donato in totale la bellezza di diciotto litri di sangue. A Milano il sig. Giuseppe Gemma è stato nominato Cavaliere al merito della Repubblica per la attività di Donatore di sangue e di midollo spinale.

L'attività dei Gruppi è in continua espansione ed è auspicabile che il personale tutto si affianchi ai colleghi che generosamente dedicano il tempo libero alla loro organizzazione.

Il 4 novembre a Villa Patrizi

Come negli anni scorsi una folta rappresentanza di ferrovieri, autorità e membri dell'Associazione Combattenti e Reduci ha deposto in occasione della ricorrenza del 4 novembre, una corona di alloro ai piedi del monumento che, all'ingresso del ministero dei Trasporti, ricorda i ferrovieri Caduti in tutte le guerre.

Polanti dell'Uff. Ragioneria; Seg. Sup. 1ª cl. Geom. Aurelio Battaglia dell'Uff. Personale; Rev. Sup. 1ª cl. Gaetano Del Puente dell'Uff. Comm. e Traffico; C.S. Sovr. Armando Desirello Titolare di Novi S. Bovo ed il C.S. Sup. Sergio Scaglia della stazione di Loano.

● **Fiori d'arancio** per il C.S. Carlo Rabbia della stazione di Genova Brignole orfano del Capo Tec. Sup. Attilio caduto sul lavoro, che ha impalmato la Sig.na Laura Lucia Palma, Capo Gestione, figlia del Rag. Lorenzo dell'Uff. Mat. e Trazione.

MILANO

Redattore:
Luigi Palna
Tel. 2397

● **Da Albate Camerlata** i colleghi della stazione augurano una felice carriera a Luigi Arighi ed a Rocco Quatrale, recentemente promossi Assistenti.

● **Marcia nuziale:** per l'Assistente di stazione Catullo Ferrari (figlio del C.S. superiore a riposo Adolfo, di Soresina) di Milano S.to e per la gentile signorina Flavia Boldrini.

A Giovinazzo il Capo Stazione Lorenzo Creanza, di Albate Camerlata, si è unito in matrimonio con la gentile signorina Rossana Marzano. Felicitazioni.

● **E' mancato** improvvisamente il p.i. Alfredo Cappellini, Segretario sup. t.co presso l'Ufficio I.E., 52enne. In servizio dal '44, subito inserito nello sviluppo degli impianti TE, specie sulle linee primarie, aveva raggiunto un grado di preparazione tecnica elevatissimo profondendo nel lavoro il massimo delle energie, rappresentando un valido esempio di attaccamento al dovere. A mezzo nostro, il personale tutto, profondamente colpito, rinnova alla vedova il proprio accorato cordoglio.

● **Il segretario** tecnico Francesco La Rosa dell'Ufficio Impianti Elettrici nel giro di due mesi ha raggiunto due importanti obiettivi. Dopo aver conseguito la laurea in ingegneria elettronica (Università di Palermo, tesi « Circuiti elettronici di conteggio ») ha sposato, sempre nel capoluogo siciliano, la gentile signorina Dott. Prof. Antonella Romano. Rallegramenti e felicitazioni.

● **Commiati:** è stato posto in quiescenza il Segr. T. Sup. 1ª cl. Cav. Giuseppe Baldini, da molti anni all'Ufficio Lavori, quale dirigente il Reparto 23.

NAPOLI

Redattore:
Pasquale Piscitelli
Tel. 4181

● **Lauree:** Vincenzo Marono, figlio del C.G. Sovr. Sabatino, si è brillantemente laureato in medicina e chirurgia, discutendo una interessantissima tesi in fisiologia. Relatore il ch.mo prof. Sabato Longobardi.

Con 110 e lode si è laureata in giurisprudenza la sig.na Elisa Licenziato, figlia del Segr. Sup. cav. Armando, dell'Off. Loc. di Napoli Pietrarsa, discutendo un'appassionante tesi in procedura penale: « L'uso a fini probatori delle intercettazioni telefoniche ». Relatori i ch.mi professori Nicola Carulli e Vittorio Mele.

Col massimo dei voti e con la lode si è laureata in giurisprudenza la sig.na Maria Luisa Celeste, figlia del C.T. Sovr. cav. Umberto, dell'Off. Loc. di Napoli Pietrarsa, discutendo la tesi « Il delitto preterintenzionale ». Relatore il ch.mo prof. Dario Santamaria.

Pure col massimo dei voti si è laureato in medicina e chirurgia Giuseppe D'Alessandro (24 anni), figlio del C.S. Sup. Saverio, di Napoli C.le, discutendo un'importante tesi in materia di malattie nervose e mentali (un caso clinico di malattia di Adams van Bogaert van der eecken). Relatore il ch.mo prof. G.C. Guazzi.

Relatore il C.mo prof. Guido Saraceni, si è laureata in giurisprudenza, discutendo una brillantissima tesi su « Il matrimonio del '700 napoletano », la sig.na Giuliana Quattromini, figlia del rag. Vincenzo, C.G. Sup. di Napoli C.le.

Col massimo dei voti si è laureato all'I.S.E.F. di Napoli Vincenzo Pagliasco, figlio dell'Appl. Salvatore, del Rep. Rag. di S. Maria la Bruna.

Relatore il Ch.mo Prof. L. Brancaccio, si è laureata in scienze naturali con il massimo dei voti e la lode discutendo la tesi « La geomorfologia del massiccio dell'Alburno » la Sig.na Ezia Niccoletti figlia del Capo Gestione Superiore Giuseppe della stazione di Napoli C.le.

Relatore il Ch.mo prof. Scudiero, si è laureata in pedagogia, discutendo la tesi « il bicameralismo nell'ordinamento costituzionale italiano », la sig.na Rosalba Pittureri, figlia del C.G. Sup. Alfredo, di Napoli C.le. A tutti rallegramenti ed auguri.

● **Marcia nuziale:** per la sig.na Maria Rosaria Esposito, dell'Uff. Pers. Comp. di Napoli, ed il sig. Mario Rosario Petrone; per la sig.na Maria Rosaria Schiavo, dell'Uff. Comm. e Traff. di Napoli, ed il sig. Carmine Esposito Nocerino; per la sig.na Adelia Natale, del 31° Tr. Lav. di Marigliano, ed Egidio Auricchio, della Staz. di S. Giuseppe Vesuviano; per Gioacchino Caiazzo, del Dep. Loc. di Napoli C.Fl., e la sig.na Giulia Martellotta; per la sig.na Nunzia Bovio, figlia del compianto Macch. Arturo, già del Dep.Loc. di Napoli Sm.to, ed il sig. Giuseppe Nespolino; per la prof.ssa Assunta D'Addio, figlia del Segr. Sup. Antonio, dell'Uff. Lav. di Napoli, ed il rag. Vito Ponticelli; per Michele Soriano, dell'Uff. Comm.e Traff. di Napoli, e la sig.na Maria Rosaria Sarno; per Giuseppe Crispino, dell'Uff. Mov. di Napoli, e la sig.na Maria Teresa Giordano; per Ciro Scognamiglio, della Zona 15.1.I.E. di S. Maria C.V., e la sig.na Giuseppina Borriello. Alle felici coppie i nostri auguri più vivi.

● **Le nascite:** la casa del collega dr. Paolo Sposito, dell'Ufficio Lv. di Napoli, è stata allietata dalla nascita del piccolo Simone, che è venuto a tener compagnia al primogenito.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Al collega Giuseppe Trinchese, della Zona 21.I.T.E. di Cancello, ed alla sua gentile consorte, sig.ra Maria Maietta, la cicogna ha portato il piccolo e grazioso Felice. Ai neonati ed ai genitori i nostri rallegramenti ed auguri.

● **I lutti:** colto da collasso cardiaco, è deceduto, a soli 53 anni, il C.S. Sup. Francesco Caracciolo, titolare della stazione di Codola. Alla vedova ed ai due figli le più sentite condoglianze.

E' deceduta recentemente la madre del C.P.V. Sup. di Napoli Sm. Gioacchino Del Rio. Al caro collega e familiari i sensi della nostra solidarietà.

Sono stati colpiti da grave lutto anche il Segr. Sup. 1ª cl. Carlo Muzii ed il Segr. Sup. Gaetano cav. De Marco, entrambi dell'Uff. Pers. Comp., i quali hanno perduto rispettivamente il papà e la mamma. Ai cari amici ed alle loro famiglie le sentite condoglianze dei colleghi e di « Voci ».

Sono inoltre recentemente venuti a mancare il Segr. T. Sup. dell'Uff. I.E. Vincenzo Sepe, l'Ass. Capo di Napoli C.le Vincenzo Tanzola, l'Op. Spec. del Rep. 13 I.E. di Napoli Ciro Sasso, il Guard. del 31° Tr. Lav. di Marigliano Nicola Marotta, l'Ausil. del Mag. Approvv. di Napoli Nino Pepe, l'Op. spec. del Dep. Loc. di Salerno Guido Petrone.

Ai familiari le nostre sentitissime condoglianze.

● **Commiati:** ha lasciato il servizio Sabatino Marono, C.G. Sovr. di Napoli C.le, noto a tutti per essere stato uno dei fondatori del S.A.U.F.I. a Napoli e da tutti stimato per le doti umane e morali che l'hanno sempre distinto e nel lavoro e nella sua attività di esponente sindacale. Il cav. Marono, in una simpatica cerimonia, è stato salutato con molto affetto da amici e colleghi, nonché dai dirigenti compartimentali della predetta organizzazione sindacale, i quali hanno voluto offrirgli una bellissima medaglia d'oro.

In una bella cerimonia, cui hanno partecipato amici, colleghi e superiori e rappresentanti sindacali, sono stati salutati, presso il Dep. Loc. di Napoli C. Fl., gli op. spec. Guido Lo Monaco, Luca Pantaleo, Luigi Maurano, Salvatore Guida ed il Man.sp. Gaetano De Martino, che sono cessati dal servizio.

Sono stati inoltre collocati a riposo: il Segr. Sup. di 1ª cl. dell'Uff. Pers. Comp. Raffaele di Meglio, il Segr. Sup. dell'Uff. Comm. Traff. Nicola Bilotti, il C.G. Sovr. di Napoli-S. Giov. Ciro Incoronato, il C.P.V. Sup. di Napoli C.le Giovanni D'Orio, il Cond. del D.P.V. di Napoli C.le Giuseppe Cervizzi, l'Op. spec. della Sq. Rialzo di Napoli C.le Vincenzo Trematerra, l'Appl. dell'Uff. Comm. e Traff. Celestino Boccanfuso, il 1° Manovr. di Napoli C.le Antonio Lessi, il C.G. Sovr. Di Cesare Andrea di Benevento, l'Appl. Capo dell'Uff. Mov. Antonio Silvestro, il C.G. Sovr. di Benevento Eduardo Mainella, l'Applicato Capo dell'Uff. I.E. Gennaro Rosolino. Molti auguri a tutti per una lunga e serena quiescenza.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **La ricorrenza** del 4 novembre, anniversario della vittoria, è stata ricordata con una sobria e significativa cerimonia dalla Sezione di Palermo dell'Associazione Combattenti e reduci dipendenti dal Ministero dei Trasporti con la deposizione di una corona di alloro al monumento ai ferrovieri caduti in tutte le guerre dell'atrio del palazzo compartimentale.

Il discorso celebrativo è stato tenuto, presenti il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, ed i dirigenti di tutti gli Uffici Compartimentali, dal Delegato Compartimentale dell'Associazione dott. Salvatore Midolo.

Hanno anche preso la parola il Direttore Compartimentale, il Presidente della Sezione di Palermo, Cav. Uff. Pierino Pace, ed il Cappellano Compartimentale, Padre Bernardo Critti.

● **Il Primo Dirigente** dott. Ignazio Spanò, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, è stato recentemente trasferito a Reggio Calabria, dove ha assunto, con le funzioni della qualifica Superiore, la dirigenza di quell'Ufficio Commerciale. Complimenti e auguri di buon lavoro.

● **Cicogna Express:** Salvatore Di Biasi, figlio del Commesso Isidoro, dell'Ufficio Personale Compartimentale.

● **Fiori d'arancio:** nella chiesa della SS. Trinità alla Magione di Palermo si sono uniti in matrimonio la Dott. Rosalba Di Bianca, figlia dell'Applicato Tecnico Principale a riposo Cav. Giacomo, ed il Dott. Ferdinando Ferraro. Alla felice coppia « Voci » porge infiniti auguri di ogni bene e prosperità.

● **I nostri lutti:** colpita da un male inesorabile è deceduta, appena ventitreenne la Dott.ssa Rosanna Cannizzaro, figlia del Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe Ugo, dell'Ufficio Materiale e Trazione. Nella tanto triste circostanza, « Voci » si associa al dolore dell'amico Ugo e della sua famiglia.

Condoglianze sentite ai fratelli Vito e Liborio Fasulo, Segretario Superiore all'U.P.C. e Capo Tecnico Superiore alla Dirigenza Centrale IE di Palermo, per la morte della mamma.

● **Attività dei D.L.F.:** organizzata dalla Sezione del Dopolavoro Ferroviario di Messina si è svolta, con la partecipazione di molti dopolavoristi di Palermo, Modica e Siracusa la 1ª Rassegna di Arte Figurativa.

I premi, consistenti in trofeo e medaglia d'oro per il primo, coppa e medaglie di bronzo dal 2° al 6° sono stati così assegnati: 1° Rocco Ficara dell'Ufficio Esercizio Navigazione; 2° Saro Pandolfino, pensionato; 3° Giovanni Modica, di Modica; 4° Michele Del Nastro, dell'Ufficio Esercizio Navigazione; 5° Basilio Di Salvo, dell'Ufficio Lavori Compartimentale di Palermo; 6° Bruno Corigliano, dell'Ufficio Esercizio Navigazione.

Un premio speciale è stato assegnato al Socio Gaetano Tiscione, dell'Officina G.R. di Messina.

● **Commiati:** è stato recentemente collocato a riposo, per raggiunti limiti di età, l'Applicato Capo Nicolò Silvestri, dirigente dell'Archivio dell'Ufficio Personale Compartimentale.

Al caro Nicola da queste colonne formuliamo i nostri più sentiti auguri di lunga e serena quiescenza fra gli affetti familiari.

Altrettanti auguri formuliamo all'Applicato Capo Paolo Armaleo, già Segretario del Reparto 22-E di Messina, il quale, beneficiando delle agevolazioni concesse agli ex combattenti, ha lasciato anzi tempo l'Azienda.

● **E' deceduta** a Catania la Sig.ra Domenica Barbagallo, moglie dell'Operaio a riposo Salvatore, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Catania, e mamma dei Capi Treno Vincenzo ed Orazio Rapisardi, in servizio presso il Deposito personale Viaggiante di Catania. Le nostre condoglianze.

REGGIO CAL.

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Primo piano** - L'onestà, è una delle doti che caratterizza la figura del ferroviere. L'ennesima prova è stata offerta dal collega Dino Martini, Segr. Tec. Sup. dell'Ufficio Lavori di Reggio, che sul treno « 8568 » rinveniva un portafogli contenente alcuni documenti e denaro. Il Martini, giunto alla stazione di Roma Tiburtina, consegnava il portafogli agli agenti della Polfer che hanno poi provveduto a farlo recapitare all'interessato. Al collega Martini sono anche giunti i complimenti del Direttore Compartimentale, ing. Antonino Bitto.

● **Promozioni** - « Voci » esprime le sue felicitazioni ai colleghi Francesco Trombetta (titolare di Agropoli), Mario Di Muio (della segreteria del Reparto Movimento di Sapri), Bruno Fiesca, neo cavaliere, (della prima sezione di esercizio Movimento di Reggio Centrale), Santo Stefano e Vincenzo Gualtieri (entrambi di Reggio Centrale) che hanno conseguito, tra gli altri, la meritata promozione a Capo Stazione Sovrintendente.

● **Lutti** - Un grave lutto ha colpito il dott. Domenico Satriani, medico di Reparto delle FS di Vibo Valentia con la perdita del padre, il commendator Alfredo, C. S. Sup. in pensione; al dott. Satriani le nostre condoglianze.

● E' scomparsa la signora Giovanna Bognin, moglie del Seg. Tec. Sup. di 1ª cl. a r., cav. Domenico Pitarella.

● **Quiescenza** - Hanno lasciato l'Azienda il cav. Raffaele Felicetti, CS titolare di Catanzaro e il C. G. Pasquale Praticò dell'Ufficio Valori. Ai due colleghi i nostri auguri.

● **Fiori d'arancio** - L'Applicato Capo della Trazione Carmelo Verducci, ha vissuto un'altra felice giornata: il figlio, prof. Demetrio, si è sposato con la signorina Clementina Barillaro nella storica Cattedrale di Oppido.

● Fiori d'arancio anche per Giuseppe Messineo, Assistente a Firenze SMN con la signorina Giovanna Albanese; figlia del C. G. Sovr. Domenico, dirigente della gestione viaggiatori di Reggio Calabria Centrale.

● **Cicogna-express** - E' nato Alessandro, figlio dell'A. M. del DL di Reggio Domenico Merenda e della professoressa Domenica Cambera.

● La casa del collega Domenico Artuso, C. G. dell'Ufficio Commerciale, è stata allietata dalla nascita di Diego Enrico. Tra i primi a complimentarsi è stato il nonno materno, cav. Enrico Nicoletti, capo Reparto dell'UPC.

● Pasquale D'Ascola, commesso dell'Ufficio Movimento, è felicemente papà: la moglie Elena Fabbrini, infatti, ha dato alla luce Vincenza Maria Maddalena. A tutti i nostri auguri.

● **Lauree** - Come la neve fioccano le lauree in casa del collega Michele Iannello, Applicato dell'Ufficio Commerciale. Dopo Caterina (lettere moderne), Rosa Giovanna (lettere classiche) ecco Clara che nei giorni scorsi ha conseguito presso l'Università di Messina la laurea in filosofia con il massimo dei voti: 110 su 110. Complimenti anche all'orgoglioso papà.

● Ha conseguito la laurea in lettere moderne e con brillante votazione Roberto Crocitta, figlio del C. S. Sup. di Saline Joniche Mercurio. Angela Maria, figlia di Giovanni Crupi, Segr. dell'Ufficio IE, ha concluso brillantemente il ciclo di studi conseguendo, a Messina, la laurea in filosofia.

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **Laurea** - A Cleto, un giovane di 18 anni, figlio del C. Staz. Luigi Antonini della stazione di Cecchina che aveva conseguito il diploma di Liceo Scientifico con 60/60 nella sessione estiva, ha dato brutalmente la replica la sorella Maurilia, che si è laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università degli Studi di Roma con 110 e lode (non ne poteva fare a meno!), discutendo la tesi: « Valori dell'amilasemia ed amilasura dopo somministrazione di pasto proteico ed amilaceo ». Relatore il ch.mo prof. V. Servino.

● **La signora** Luisa Simeoni di Roma che si trovava a viaggiare sull'elettrotreno 5083 il 26 luglio ci segnala l'esemplare comportamento del personale di scorta, Antonio Papa, Luigi Amici e dai macchinisti Bernardini e Viola, in occasione di un improvviso e furioso incendio scoppiato sul treno nei pressi del km 96 tra Tarquinia e Civitavecchia. I nostri colleghi fermavano prontamente il convoglio, scendevano a terra e accertatisi della gravità dell'incendio lo pilotavano, con grave rischio personale per oltre un chilometro, prodigandosi per garantire l'incolumità dei passeggeri.

● **Promozioni** - Sono stati promossi Assistenti Capi: Sergio Bertaiola, Massimo De Cicco, Alessandro Stramaglia, e Massimo Forina, il quale non appena conseguita la promozione non ha indugiato oltre ed è convolato a giuste nozze con la gentile signorina Fernanda. A questi nomi aggiungiamo quelli di Giuseppe Amoroso e Vittorio Crocicchia, Lorenzo Di Silvestro ed Umberto Evangelista, promossi rispettivamente Manovratori e Deviatori. Congratulazioni a tutti, doppie all'amico Forina. Sempre a Roma Trastevere, nel corso di una simpatica cerimonia sono stati festeggiati l'Ausil. Roberto Alfani ed il 1° Dev. Ernesto Giusti che di recente sono stati posti in quiescenza.

● **Uno stuolo** di pargoli è venuto ad allietare le famiglie dei nostri colleghi. Ve li presentiamo: Emanuele Cippitelli, figlio del Man.le Angelo, Daniela Stramaglia figlia dell'Ass. C. Alessandro, Irene Mazzoni nipotina del C. Gest. Aldo, Antonio Proietti figlio del Man.re Mario, Claudia Sordi figlia dell'ausil. Claudio, Sara Pennisi figlia del C. Staz. Paolo, Francesco Clementi figlio dell'Ass. Massimo, Simona Pellegrini, figlia del Man.le Santino e Nunzia Proia figlia del Man.le Carlo.

● **Fiori d'Arancio** - Protagonisti di uno dei matrimoni più ammirati degli ultimi anni nella cittadina di Orte, sono stati Concetta e Vincenzo Filesi, conduttore presso il Dep. P. V. di Orte.

● A S. Oreste un ameno paesino dell'Alto Lazio nella Chiesa di S .Lorenzo Magno si sono uniti in matrimonio l'amico Livio Paoloni della Segreteria di Roma Termini e la gentile signorina Giovanna Fortuna. Al banchetto nunziale che ne è seguito sono stati festeggiati da oltre 100 invitati.

● Si sono promessi eterno amore: Marcello Licata, Assistente presso la Stazine di Roma Termini e la Signorina Rosina D'Epifanio.

● Nella caratteristica chiesetta « Eremo delle Carceri » in Assisi il Capo-Stazione Cesare Alessandretti della Stazione di Settebagni e la gentile signorina Maria Francesca hanno suggellato la loro unione.

● **Commiato** - Dopo tanti anni al servizio dell'Azienda, Silvio Filippelli Capo Staz. Sup. del Reparto Movimento di Roma Termini è stato collocato in quescenza per limiti di età. Salutiamo anche l'operaio Nicola Cipullo degli Impianti Elettrici di Ponte Galeria anch'egli in quiescenza per raggiunti limiti di età.

● **I nostri lutti** - Un infarto cardiaco ha stroncato la vita del Capo Gest. Sup. Antonio Conti dell'Ufficio Telegrafico di Roma Termini. Lo ricordiamo con tanta stima e affetto e quanti lo hanno conosciuto (e sono tanti) in oltre 30 anni di servizio.

● Estendiamo le nostre condoglianze al 1° Dev. Calogero Amore della Stazione di Roma Trastevere nella luttuosa circostanza della morte del padre.

● Ci uniamo ai tanti amici nell'esprimere le nostre condoglianze ai familiari del C. S. Lav. Andrea Accili, dirigente il Circolo Ripartizione, recentemente scomparso.

La mostra itinerante sulle più significative realizzazioni F.S. in sosta nell'atrio della stazione di Roma Termini.

ROMA Servizi

● **Lauree** - Stefano Suozzi, Segr. Sup. si è laureato in Pedagogia, Franca Marolla Segr. in Sociologia, Antonio Amadori Segr. in Giurisprudenza, Igino Battistone in Scienze Politiche (sono tutti del Servizio Appr.ti); Antonio Piludu, figlio di Giorgio Appl. Capo addetto al Centralino si è laureato in Medicina con la lode. A tutti le nostre congratulazioni e gli auguri.

● **Commiati** - Hanno lasciato il servizio l'Appl. Anna Maria Fortucci e il Segr. Raffaele Iannucci del Servizio Appr.ti.

● **E' deceduto** ad Orvieto il giovane C. G. Achille Pedacchia; alla vedova ed al figliolo le più sentite condoglianze dei colleghi e di « Voci ».

● **I colleghi** e gli amici desiderano ricordare Nivo Carlucci, Ispettore Capo degli I.E. deceduto lo scorso anno.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2089

● **Marcia nuziale** - La sig.na rag. Fedora Maramarco, Applicato della Divisione Collaudi, è stata portata all'altare dall'Aiuto Macchinista Bruno Marchetti, della Rimessa Locomotive di Chivasso. Ai neo fer-sposi felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna express** - Al Deposito Locomotive di Cuneo Alessandro al Macchinista Giovanni Garelli, Giovanni al Macchinista Mario Pogliani, Simona al Manovale Giovanni Bodino Gerano, Ermanno al Manovale Specializzato Giovanni Sciolla ed alla consorte Livia Leone, Segretario del Controllo Merci; alla stazione di Avise la primogenita Sabrina al Gestore Pietro Scarfone; alla Divisione Collaudi la secondogenita Raffaella al Segretario p.i. Giuseppe Nervo.

Il Titolare di Avigliana, Capo Stazione Superiore Ferruccio Bianco, è diventato nonno per la prima volta per merito della nipotina Guendalina.

Ai neonati i più fervidi auguri ed a genitori e nonni le più vive congratulazioni.

● **Dopo lunga** ed incurabile malattia, a soli quarantanove anni di età, è deceduto il Segretario Tecnico Superiore Guido Rochas, della Divisione Collaudi. Alla Famiglia i sensi del nostro più vivo cordoglio, che estendiamo ai parenti di due ex Capi Uffici Compartimentali, collocati a riposo da poco più di due anni e recentemente scomparsi: ing. Guido Audoli, dell'Ufficio I. E., ed ing. Mirto Rho, dell'Ufficio Movimento.

Vivissime condoglianze anche al Segretario Superiore Augusto Rassiga, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, per la morte del Padre Luigi.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Ouaratino
Tel. 766

● **L'Ufficio** Personale Compartimentale si è arricchito di una nuova unità. E' stato assunto, infatti, nel mese di settembre l'Applicato Daniela Zorc nata Fonda che è stato assegnato al Reparto Concorsi interni e pubblici.

Alla signora Zorc i colleghi ed i superiori augurano una lunga e brillante carriera.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

● Paolo Renzi, distaccato al Reparto Traslochi dell'U.P.C., è stato di recente promosso alla qualifica di Gestore di 1ª cl. Auguri.

● **Proveniente** dalla Sezione Esercizio di Venezia è giunto al locale Ufficio Movimento l'Applicato Stacul Flavio che è stato destinato all'Ufficio Orari. Benvenuto.

● **E' nata** Eloisa al Segretario del locale Ufficio Ragioneria Fabio Valli. Fiocco azzurro sulla porta di casa del Segretario dell'Ufficio Lavori p.i. Cosimo Garaffa per la nascita di un grazioso marmocchio al quale è stato imposto il nome di Eros. Anche la casa del Segretario Tecn. Giancarlo Morandini è stata allietata dalla nascita di Luca. Auguri vivissimi ai neonati e congratulazioni da parte degli amici e di « Voci ».

● **E' deceduto**, a soli 43 anni, l'Operaio specializzato dell'Officina Comp.le Lavori di Udine Ferruccio Margarit, molto noto negli ambienti del Dopolavoro Ferroviario di Cervignano quale competente organizzatore di corse ciclistiche e di manifestazioni sportive. Lascia la moglie e due figli in tenera età ai quali vanno le sincere condoglianze degli amici e dei superiori.

● **L'Operaio** specializzato dell'Officina Comp.le Lavori di Udine Antonio Zappalà ha lasciato il servizio. Al caro collega giunga da parte degli amici l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

● **Presso il D.L.F.** di Trieste si è costituita la Sezione Ciclistica. Sono stati eletti a Presidente Augusto Belli ed a Consiglieri Giovanni Di Iorio, Alberto Pisani, Giuseppe Forciello, e Sergio Babini.

Al neocostituito gruppo sportivo hanno già aderito numerosi atleti per cui ci si attende che ben presto vedremo rinverdire le glorie non sopite del ciclismo triestino.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 2302

● **Ha lasciato**, a domanda, l'Azienda Ferroviaria e la dirigenza del Compartimento, dopo tre anni di permanenza a Venezia, il dr. ing. Bruno Pradella.

Nel saluto di commiato ufficiale, il dr. ing. Riccardo Loreti, a nome di tutti i Capi Ufficio e funzionari del Compartimento, ha ricordato il periodo difficile (esodo dirigenti, ristrutturazione ponte, ecc.) in cui è coincisa la reggenza del Direttore e la sua capacità professionale e signorilità di tratto di cui si è sempre contraddistinto in tutte le sue relazioni e rapporti umani.

A tutti coloro che ebbero la fortuna di conoscerlo e lavorare assieme resterà un ricordo indelebile. A lui ed alla sua gentile Signora rinnoviamo l'augurio più sincero di una lunga, serena e lieta quiescenza, in particolare a nome anche di « Voci della Rotaia ».

● **Il Personale del Deposito P.V.** di Padova va giustamente orgoglioso per la nuova sede che gli è stata assegnata nel fabbricato di nuova costruzione accanto alla Stazione-Viaggiatori di Padova C. Uffici spaziosi con mobilia moderna, sale di scritturazione, refettorio, riserva, stipi, tutto è ora così confortevole ed attraente che gli agenti gli hanno affibiato il soprannome di « Casa Rosada ».

Ci complimentiamo per questa realizzazione nella marcia del miglioramento degli ambienti di lavoro, ed invitiamo chiunque abbia occasione di sostare, transitando per Padova, di non tralasciare una visitina a questa nuova « oasi » di lavoro.

● **Hanno lasciato** l'Azienda per limiti di età o per domanda: Dall'Ufficio Ragioneria Compartimentale: il Commesso Attilio Franzò, il Segr. Superiore Virginio Montagner, il Commesso Capo Erminio Costantini; dall'Ufficio Impianti Elettrici Comp.le: il Segretario Tecn. Superiore dr. Giuliano Casagrande, il Commesso Egidio Calgaro, l'Applicato Capo Francesco Morando, il Segr. Superiore Egidio Pradella, il Segr. Superiore Giovanni Mazzucco, l'Applicato Capo Alfredo Orlandini; dall'Ufficio Lavori Comp.le: il Segr. Tecn. Superiore Augusto Costacurta, il Segr. Tecn. Superiore geom. Alberto Vendramin, il Segr. Tecn. Superiore Alessandro Bampo; dall'Ufficio Movimento Comp.le: il Capo Stazione Sovrint. Antonio Zerrillo, il Revisore Superiore Biagino Biagini, dall'Ufficio Commerciale e del Traffico: il Revisore Superiore Luciano Capogrosso, dall'Ufficio Sanitario Comp.le: l'Infermiere Capo Gaetano Pimazzoni; da Venezia: il Deviatore Capo Leone Bonaventura, l'Ausiliario Viaggiante Antonio Volpato, il Capo Stazione Superiore Giovanni Brighetti, il Capo Tecnico Sovrint. Baldi Nereo, l'Ass. Capo Fausto Talenti; da Mestre: i Macchinisti Sergio Cecchinato, Romeo D'Este e Sergio Semenzato, il Capo Deposito Sovrint. Cosimo La Vella, l'Operaio spec. Natale Giacomelli, l'Ausiliario di Staz. Sereno Lavina, il Capo Staz. Sup. Bruno Monticelli, il 1° Deviatore Giuseppe Parise; da Treviso: l'Operaio qualif. Mariano Bortoletto, l'A. Macch. Rino Paggiaro, i Macchinisti Girardo Da Roit, Guido Cecchinato, Mario Meneghel, il Capo Gestione Armando Pavan, il Capo Stazione Superiore Beraldo Radames, l'Operaio spec. Dionisio Jus, il 1° Deviatore Carlo Regini; da Padova: il Capo Gestione Superiore Giuseppe Siino, il Macch. TM. Dino Galletto; il Conduttore Umberto Destro, l'Assistente Capo Alfredo Lovisetto, l'A. Macch. Gino Ciani, il Capo Gestione Superiore Bruno Magani, il Capo Deposito Superiore Giuseppe De Carli, l'Assistente Capo Zeffirino Salvadore; da Castelfranco C.: il C. Staz. Sovrint. cav. Antonio Santi, il Guardiano 1ª cl. Narciso Turro, il Primo Deviatore Angelo Berti; da Cittadella: il Capo Stazione Superiore Romano Borioni, l'Operaio spec. armamento Renato Bruni; da Mestre: il Capo Gestione Superiore Vulsio Zambon, l'Ass. Capo Bruno Bergamo, il Csq. Manovali Riccardo Visentini; da Pordenone: l'Operaio spec. Guerrino Ros; da S. Donà di Piave :il Capo Staz. Superiore Giovanni Berto; da Belluno: Gino Scomazzon; da Camposampiero: l'Operaio armamento Isolino Spadini; da Treviso: il Guardiano Amedeo Zamperin, e l'Ass. Capo Aurelio Carraretto; da Feltre: il Gestore Capo Giacomo Contessa.

A tutti, i colleghi, gli amici e « Voci » augurano lunga e serena quiescenza.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

● **Per limiti di età**, Amelio Ferrari, Revisore Sup. della Commerciale, ha lasciato il servizio attivo. E' ormai lontano il 1° giugno 1940, pivello Alunno d'ordine a Verona PN. Poi i bombardamenti (quattro fratture), un alternarsi continuo agli sportelli per carenza di personale, la lotta partigiana e una gran forza e voglia di tirare avanti senza nulla chiedere. La comunità ferroviaria e quella familiare formulano al buon Amelio un affettuoso augurio di tranquillità e serenità. Anche Sergio Rosa, Revisore Sup. dell'Ufficio Movimento, è in pensione. Lo ricordiamo soprattutto per l'animazione e il coordinamento in tutta la giurisdizione Comp.le dei gruppi donatori di sangue. Il suo spontaneo altruismo lo porterà ancora ad essere benvoluto ed apprezzato da tutti e... a lungo, amico Sergio. Affettuosi auguri dalla Pusteria al Capo St. Sup. Guglielmo Stonfer, all'Ass. Capo Emilio Ronco e all'Op. sp. Mario Fortarel della Stazione di S. Candido, collocati a riposo. Il « baffo » di Vicenza, Capo Tec. Sup. della Linea, Carlo Gargiulo, al compimento del 60° anno di età ha tirato i remi in barca. Nativo di Ercolano ha saputo affrontare i disagi della vita con spirito tipico napoletano riuscendo ad affermarsi in un settore di lavoro così complesso e di responsabilità, con particolare dinamicità operativa.

● **Marcia nuziale** Giuseppe Bronzato, Capo Tecnico della linea, Dirigente il Tronco Lavori di Villafranca, ha portato all'altare la figlia Graziella.

● **I lutti** - Nel primo anniversario dell'improvvisa scomparsa, ricordiamo commossi il collega Sergio Bellino Secchiero, Applicato Capo dell'Ufficio Movimento. Vivace, buono, spiritoso, la morte lo aveva rapito subito dopo le normali incombenze di lavoro lasciando tutti nella costernazione. Vogliamo esprimere la nostra affettuosità alla moglie, signora Norma, ed ai giovani figli, Cristina e Gabriele.

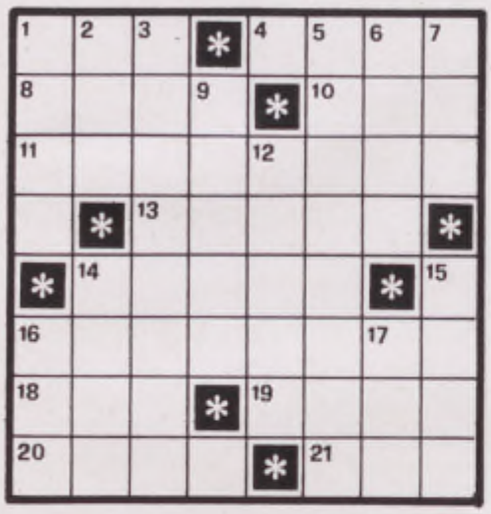
● **Lauree** - Le necessità ambientali e umane di coloro che sono giunti al traguardo della vita attiva, non vengono ignorate dai giovani studiosi. Con la tesi « Residenze speciali per anziani », discussa con il prof. Pastor dell'Ateneo di Venezia, si è laureato (110/Lode) « Architetto » Maurizio Agnolini, Segretario Tecnico dell'Ufficio Lavori di Verona. Fra la « giungla » di iniziative volte alla soluzione dei problemi degli anziani che dai nordici « cimiteri degli elefanti » si estende alla moderna concezione cinese di un loro reinserimento nella vita sociale, attendiamo ora da Maurizio la «voce nuova». Gioia nella famiglia dell'Op. sp. a riposo Emilio Zanolo, già del 1°ª Zona IE di Vicenza. Il figlio Federico si è laureato con brillante e lusinghiera votazione in « Ingegneria elettronica » presso l'Università di Padova.

● **Ferrovieri artisti** - Con vivo compiacimento segnaliamo il conferimento al pittore prof. Gastone Perin, già operaio qual. dell'Officina GR di Vicenza, del « Gran Premio - Vittoria d'Oro » assegnatogli dalla Commissione giudicatrice della Rassegna Internazione — III Biennale Europea — tenutasi a Monte-Carlo sotto l'alto patronato di Ranieri III e Grace di Monaco.

● **Funghi** - La stagione dei funghi è finita! I pericoli sono scomparsi, ma annualmente riaffiorano con assoluta puntualità e pericolosità sempre più crescente. I ferrovieri di Bolzano e Verona non restano insensibili a questi problemi legati alla natura e al rispetto ecologico. Da qui la necessità e l'opportunità di offrire agli appassionati una qualificata informativa delle varie specie per la guida sicura nella ricerca. Quindi due stupende mostre settembrine: una a Bolzano nelle sale del Dopolavoro Ferroviario organizzata dal Gruppo Micologico Dolomiti della « Pro Cultura » e la seconda a Verona, sotto il porticato della sede sociale de « La Pineta » coordinata con tipica passione trentina, dal collega Verza della Trazione. Tanti funghi, molte raccomandazioni, brevi e pratici suggerimenti e consigli a tutti per il rispetto della natura e per una efficace protezione della flora alpina. La prossima estate ci dirà se gli sforzi dei nostri bravi colleghi saranno coronati da successo.

Come negli anni scorsi proseguirà lo scambio di ospitalità tra figli di ferrovieri italiani e francesi. L'organizzazione come sempre viene affidata all'Ufficio Centrale del D.L.F. che provvede a quanti ne facciano richiesta, ad inviare i formulari da riempire. Lo scambio è limitato ai ragazzi aventi una età compresa tra sette ed i dieci anni.

SORRIDA PREGO
Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Un breve sacerdote; 4) La squadra di calcio di Ferrara; 8) Az. Naz. Idrog. Carburanti; 10) Una strada parigina; 11) Racconto morale allegorico; 13) Argilla; 14) Mucchi di... bugie; 16) La strada che, da Roma, tocca Capua; 18) Capo abissino; 19) Un Ente assistenziale dei lavoratori; 20) Altro nome di Troia; 21) L'arcano delle donne.

Verticali: 1) Mosto cotto; 2) Parità sulle ricette; 3) Popolazione del Caucaso; 5) Necessarie al corpo umano; 6) Stanza scolastica; 7) Il nome della Padovani; 9) L'ex governatore della Banca d'Italia; 12) Avvenenti; 14) Sommo dio degli antichi popoli semitici; 15) Una signora... che si fa giocare; 16) Croce Rossa Italiana; 17) Il nome di Pinkerton.

S. CHIESA

Scarto (4,8 = 7,4)

ANCHE LO SCIA' DI PERSIA
AVVERTE LA CRISI DEL PETROLIO

E' d'Oriente l'autentico Signore,
ma una nube ora offusca il suo splendore
e tutto cupo in volto lo si vede.
Grave e austero, se pur cerimonioso
(di fronte al dubbio: pagano o non pagano?)
tempi di sacrifici già prevede.

MARIN FALIERO

Scambio di vocali (8)

FORTUNATA TOURNEE ESTIVA DI BRAMIERI

In contrasto con tanti rompiscatole,
sia all'aperto che al chiuso ha funzionato:
— ogni battuta un centro! — e inesauribile
ha fatto il pieno ovunque s'è cacciato.

ZOROASTRO

Indovinelli

INQUIETANTE ATTESA PER UN SEQUESTRO DI PERSONA

Niente di nuovo qui venne alla luce
e il caso, inconcepibile davvero,
ha sol creato duolo e malumore.
Forse la colpa è del Procuratore
che ha mosso l'acque in modo intempestivo:
fatto sta che nessuno si fa vivo!

MARIN FALIERO

HO UN COMPAGNO SCHIAPPA A TRESSETTE

Per questo... cane sarò pur costretto
ad infilare il solito cappotto!

TRAIANO

IL POTERE IN PORTOGALLO

I militari, da che lo detengono,
l'han per lo più ridotto a uno spettacolo:
di questo i Portoghesi (sono tanti
gli sprovveduti!) mostransi incuranti...
Così per i Partiti è destinato
spesso ad andar bucato!

TRAIANO

LA PISCINA DELL'AGA-KHAN

C'è chi ne parla per il suo splendore:
pur con l'acqua marina si può usare.
Son da considerarsi fortunati
coloro che ci possono nuotare.

CIAMPOLINO

LA CAGNETTA VA PAZZA PER LA PASTASCIUTTA

Alle vesti ed ai panni essa si attacca
per mettere qualcosa fra i dentini,
finché non s'intervenga seccamente
a toglierle di bocca i ... bucatini.

VULCANO

FACILE PIETANZA PIEMONTESE

Farla è una cosa proprio da bambini
e riesce sempre con facilità:
bastano solo dei piselli teneri
e quindi « bagna cauda » a volontà.

IL NANO LIGURE

IL COLONNELLO RICORDA I SUOI UOMINI

Quel rotondo appuntato che, fra tanti,
utilizzai talvolta al reggimento,
me lo son visto un dì sfilare avanti
allor che si trovò in ... distaccamento.

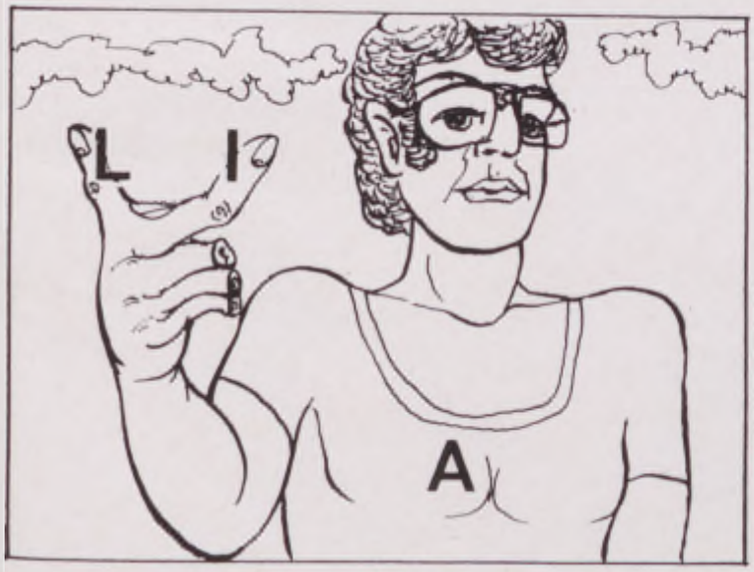
IL VALLETTO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) SAC; 4) SPAL; 8) ANIC; 10) RUE; 11) PARABOLA; 13) CRETA; 14) BALLE; 16) CASILINA; 18) RAS; 19) INAM; 20) ILIO; 21) ETA'.
Verticali: 1) SAPA; 2) ANA; 3) CIRCASSI; 5) PROTEINE; 6) AULA; 7) LEA; 9) CARLI; 12) BELLI; 14) BAAL; 15) DAMA; 16) CRI; 17) NAT.

SCARTO: Sole Anneritо = solenne rito.
SCAMBIO DI VOCALI: cErnierA = cArnierE.
INDOVINELLI: L'aborto; il freddo; il biglietto; l'oro; la molletta del bucato; la pipì; il bottone.
REBUS: Con sole dita L I A = console d'Italia.
REBUS: CHI esaminata = chiesa minata.

REBUS (frase: 3.4.4.1.1.1 = 7.1.6) di Ascanio



REBUS (frase: 3.9 = 6.6) di Ascanio

Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì, per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI
Ente di diritto pubblico

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE DELLE F.S.

Anno XVIII - DICEMBRE 1975 - N. 12

ANNO XVIII - N. 12 - DICEMBRE 1975

VOCI DELLA rotaia

PERIODICO AZIENDALE F.S.
Direzione Generale F.S.
Piazza Croce Rossa - Roma
Telefono urbano 855.667
Centralino F.S. 8490 Int. 33210-2749

Direttore responsabile:
Alberto Ciambricco

Redattore Capo:
Mario Casacci

Segretario di Redazione:
Francesco Causarano

Redazione centrale:
Vittorio Sermarini, Piero Spila, Franca Gallo, Jole Lang.

Redattori Compartimentali: Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Renzo Marello, Vito Meterangelo, Marcello Nuzzoli, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Aldo Sensi, Giulio Sguerso, Tommaso Spasiano.

Collaboratori: Dante Agostinelli, Salvatore Ascenzi, Marcello Buzzoli, Giuseppe Catanzariti, Carlo V. Cattaneo, Vittorio Ciofani, Luigi Covanti, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Gianluigi Gazzetti, Maria Guida, Livio Jannattoni, Michele Iocca, Giuseppe Labella, Osvaldo Longobardi, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Antonio Mazzuca, Armando Nanni, G. Battista Pellegrini, Marcello Pizzuti.

Fotografi: Antonio Avanzi, Lamberto Camirro, Nicola Caporale, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Giovanni Di Salvia, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Ferdinando Maggioni, Gino Marinelli, Gino Micacchi, Marcello Ortolani, Romolo Pinna, Duilio Scherbi, Cesare Tucci, Antonino Valenti, Gianfranco Zerbesi.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 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: Ferrovieri in servizio L. 400 trattenute a ruolo; pensionati L. 200; privati L. 1.000; per l'estero L. 2.000: 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 » Lire 16.600. 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.

In copertina: le nostre annunciatrici di Roma Termini.

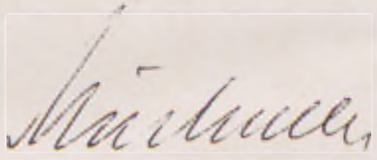
Il saluto del Ministro...

Il saluto di fine anno che ho il piacere di rivolgerVi dalle colonne di « Voci della Rotaia » coincide, per il nostro Paese, con un momento assai delicato che non ha mancato di far sentire i suoi effetti in tutti i settori.

Se, in tale contesto, il consuntivo dell'Azienda per il 1975 è stato nel complesso confortante, lo si deve anche al costante impegno con cui Voi ferrovieri avete saputo operare.

Confido nel Vostro impegno nella Vostra dedizione e nel tradizionale senso di responsabilità per affrontare e superare insieme le prove che ancora ci attendono.

In questo spirito, mi è particolarmente gradito porgere un caloroso augurio di Buon Natale e Buon Anno a Voi e alle Vostre famiglie.

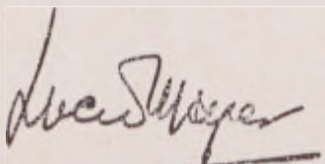


...e del Direttore Generale

Approssimandosi il Santo Natale e l'inizio del Nuovo Anno invio a tutti i Ferrovieri, di ogni ordine e grado, ed ai loro familiari il mio saluto ed il mio augurio ancora una volta cordialissimi.

Il mio è, soprattutto, un augurio di serenità: una serenità che — mentre è problematica per tanti che, purtroppo, hanno difficoltà maggiori delle nostre — a noi è ancora oggi possibile conseguire ricercandola nella soddisfazione del lavoro compiuto, oltre che nella certezza che, con la buona volontà di tutti, l'attuale difficile periodo potrà presto essere superato.

Buon Natale e Buon Anno a tutti!



LE NOSTRE VOCI
Conversazioni con i lettori

CANTONE: CHI SOSTITUISCE IL DIRIGENTE

Cara Voci,

sono un Operaio Specializzato di Armamento in forza al 7° Tronco di Vercelli. Nel Cantone dove lavoro siamo in due Operai con la stessa anzianità di servizio, passati per merito comparativo nello stesso giorno. Il mio collega, però, si trova ad essere avvantaggiato nei miei confronti di un punto in graduatoria. Il quesito che pongo è questo: nel Cantone è sorta la necessità di assegnare la funzione di dirigenza resasi scoperta in questi giorni. Il nostro Ufficio ha incaricato il mio collega ad espletare dette funzioni in virtù di quel punto in più che ha in graduatoria. Io però so che per avere titolo a tali funzioni un Operaio deve essere in possesso dell'« abilitazione alla Organizzazione della Protezione Cantieri », abilitazione che il mio collega non ha mentre io l'ho conseguita fin dal 13.9.1968.

Benito Zanga
Vercelli

● *In base a quanto disposto dalla circolare 140/1.1 del 15.1.1968 punto 2.3 il « possesso dell'abilitazione alla organizzazione della protezione dei cantieri di lavoro è obbligatoria per gli agenti incaricati delle funzioni proprie del Dirigente di Cantone ».*

PERCHE' SEI MESI DOPO?

Signor Direttore,

le sottopongo un quesito che interessa me e molti altri colleghi che si trovano nelle mie stesse condizioni.

In data 7.12.962, tramite concorso esterno, venni assunto nelle F.S. con la qualifica di Assistente di Stazione; il 7.12.65, per « ruolo aperto » fui promosso Assistente Principale (qualifica poi soppressa dal riassetto); il 23.6.970, per concorso interno, fui promosso Capo Stazione. A detto sviluppo di carriera hanno corrisposto le seguenti variazioni di coefficienti: 133, 151, 183, 206 e 245. Quest'ultimo parametro dell'1.6.974.

In data 26.6.74 inoltrai all'Ufficio Personale Compartimentale di Cagliari domanda intesa ad ottenere i benefici economici di cui al 3° comma dell'articolo 8 della legge 27.974. Finalmente il 19.9.975 mi è stato risposto che non avevo titolo a nessuno dei benefici previsti dalla citata legge detta delle « code del riassetto ».

A conclusione dell'« Anno internazionale della donna », era intenzione di « Voci » pubblicare sul numero di dicembre una serie di articoli sui problemi della donna nelle Ferrovie. Purtroppo l'ampiezza dell'inchiesta si è scontrata con un'inderogabile esigenza di spazio: la necessità di pubblicare a Dicembre la tradizionale rubrica « Un anno sui binari ».

Il forzato ritardo ha tuttavia un risvolto positivo. Il maggior tempo a disposizione ci permette, infatti, di approfondire ulteriormente gli importanti problemi affrontati, di sentire altre voci, di accogliere nuovi contributi.

A tale riguardo, rinnoviamo l'invito alle lettrici e a tutte le colleghe in genere a voler collaborare con « Voci », inviando articoli, interventi, suggerimenti e proposte, relative all'inserimento della donna nei vari settori dell'Azienda.

A questo punto domando perché i colleghi che nel 1969 parteciparono con me al concorso per C.S. non riuscendo agli esami, partecipando poi al successivo concorso risultando idonei ed immessi nella qualifica per lo meno dall'1.1.1974, si trovano avvantaggiati economicamente nei miei riguardi? Perché questi colleghi sono pervenuti al parametro 245 almeno sei mesi prima di me? E' giusto tutto ciò? Perché lo scrivente avendo una maggiore anzianità di qualifica deve avere uno stipendio inferiore?

L'Ufficio Personale Compartimentale di Cagliari ha esattamente interpretato la legge in questione? Si può e come si deve ricorrere a tanta ingiustizia?

In attesa di cortese risposta, ringrazio sentitamente e porgo distinti saluti.

Antonello Porru
Stazione F.S. Cagliari

● *Da un controllo effettuato dal Servizio Personale risulta esatta la attribuzione a Lei fatta a decorrere dal 1.6.1974 del parametro 245 della qualifica di Capo Stazione. Lo stesso Servizio Personale in mancanza di Sue indicazioni precise, presume che i colleghi da Lei chiamati in causa siano stati promossi Assistenti Capo di Stazione (parametro 188) prima di essere immessi nella qualifica di Capo Stazione con la conseguente esatta assegnazione del parametro 245 alla data che potrebbe anche essere il 1.1.1974, in cui avrebbero maturato da Assistente Capo il parametro 218 (art. 8, 3° comma L. 27/1974).*

100 MILIONI DI BORSE DI STUDIO

Spett.le Direzione,

come è noto, annualmente la B.N.C. indice concorsi a borse di studio per i figli dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato. Poiché anche lo scorso anno la grande affluenza di domande in regola con i requisiti voluti dalle relative norme ha largamente superato il numero delle borse messe a concorso per ciascun ordine di studi, con esclusione quindi di numerosi concorrenti con buone votazioni, si è considerata l'opportunità, nell'intento di favorire sempre più la categoria dei ferrovieri di ampliare ulteriormente questa iniziativa.

Ciò premesso abbiamo il piacere di infomarvi che il nostro Consiglio di Amministrazione ha deliberato di indire per l'anno scolastico 1975-76 un concorso per il conferimento di n. 1.655 borse di studio per i figli di dipendenti delle F.S. in servizio o in pensione, purché iscritti alla nostra Banca alla data del 31 dicembre 1974, nonché ad orfani di ferrovieri ex iscritti, per un importo complessivo di L. 100.000.000.

Nel pregarvi di voler portare a conoscenza dei vostri lettori la deliberazione della Banca in favore dei propri iscritti, vi salutiamo distintamente.

Dr. Michelangelo Guzzardi

● *Mentre ringraziamo il Direttore Generale della B.N.C. per la cortese lettera ricordiamo ai nostri lettori che possono prendere visione del regolamento per l'assegnazione delle borse di studio presso le Segreterie degli Impianti.*

BIGLIETTI AI FIGLI FINO A 25 ANNI

Cara Voci,

a tutti i figli, maschi e femmine, degli agenti F.S., siano essi in attività di servizio che in quiescenza vengono concessi biglietti gratuiti di viaggio fino al compimento del 25° anno di età, ma, e qui sta il problema, ai maschi, anche se celibi e per di più disoccupati, al compimento del limite di età suddetto, tale beneficio viene revocato; alle donne, invece, anche se impiegate e che magari godono di altre facilitazioni per i trasporti sulle F.S., purché dimostrino il loro stato di « nubile » il beneficio resta fino al persistere di tale stato.

Dino Pellegrini
Stazione di La Spezia Centrale

● *Le novità in materia sono in fase di avanzata maturazione, ma non sono buone nel senso da Lei auspicato. Il nuovo regolamento di esecuzione della legge 1108/55, che in atto sta seguendo il prescritto « iter », fissa a 25 anni il limite di età per la conservazione del beneficio in questione, per i figli sia maschi che femmine.*

VOCI DELLA ROTAIA

porge a tutti i lettori e alle loro famiglie i più affettuosi auguri di BUON NATALE e BUON ANNO

PARLAMENTARI SULLA DIRETTISSIMA

SENATORI E DEPUTATI DELLE COMMISSIONI « LAVORI PUBBLICI-COMUNICAZIONI » E « TRASPORTI » HANNO COMPIUTO UN VIAGGIO-RICOGNIZIONE SULLA NUOVA LINEA.

GRAN PARTE del lavoro dei nostri Parlamentari, al Senato come alla Camera dei Deputati, si svolge nell'ambito di Commissioni che trattano materie specifiche. In tal modo — è ovvio — è più facile dedicare un attento studio ai vari problemi (che peraltro, quando necessario, vengono portati alla discussione davanti alle Assemblee parlamentari).

Una ulteriore ed aggiornata conoscenza dei problemi si può ottenere anche con una visione diretta delle realizzazioni che si vanno man mano completando: appunto in questa prospettiva ventitré membri delle Commissioni « Lavori Pubblici - Comunicazioni del Senato » (col Presidente Sen. Sammartino) e « Trasporti » della Camera (col Vice Presidente On.le Lombardi) — a seguito di un invito del Ministro Martinelli — hanno compiuto il quattro di dicembre un viaggio-ricognizione su un tratto della Direttissima Roma-Firenze.

Più o meno la visita postulava un colloquio ideale di questo tipo tra Parlamentari ed Azienda:

— Signori Ferrovieri noi siamo qui per vedere e toccare con mano le opere per cui vi abbiamo dato il nostro consenso (che è poi il consenso del Paese) e per cui abbiamo fatto approvare cospicui stanziamenti.

E di rimando i Ferrovieri:

— Signori Parlamentari, questa visita ci fa profondamente piacere. Niente di più gradito per noi che rendere conto del nostro operato qui, sui nostri cantieri lungo la nuova linea che va sorgendo. Noi lavoriamo col migliore impegno, ma vogliamo il vostro consenso, la riprova che stiamo lavorando bene, nell'interesse della collettività nazionale.

E proprio con gli umori di questo ideale colloquio si è svolto il viaggio: sul treno speciale da Roma a Orte, in pullman da Orte verso Orvieto sulle strade che fiancheggiano la Direttissima, quindi a piedi e poi ancora a bordo del treno speciale sui binari di una tratta della nuova linea, dalla località « Ponticelli » fino alla interconnessione di Orvieto Nord con la vecchia ferrovia.

Il Ministro Martinelli, il Sottosegretario on. Degan, i Vice Direttori Generali dott. Semenza e ing. Misiti hanno avuto modo di volta in volta di illustrare direttamente ai parlamentari il panorama delle opere che sfilavano sotto i loro occhi: ponti, gallerie, arditissimi viadotti come quello sul torrente Paglia di oltre cinque chilometri, e il compatto profilo della nuova linea dove fervono i lavori per la posa e la saldatura delle rotaie, per la messa in opera delle strutture per la trazione elettrica.

Sulla importanza di questo viaggio-ricognizione ci sembra particolarmente indicativo il commento dell'on.le Sammartino, Presidente della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato sulla via del ritorno a Roma. In risposta alle parole di ringraziamento del Ministro Mar-

Alcuni momenti della visita agli impianti: il Ministro Martinelli (foto a destra, in alto) e il Sottosegretario on. Degan (foto a destra, al centro) visitano le opere con i colleghi parlamentari.

tinelli, l'on.le Sammartino ha detto tra l'altro: « Siamo convinti, per averla vista, dell'utilità di questa infrastruttura che renderà un servizio importante all'intera nazione e che qualifica l'epoca in cui viviamo ».

Fin qui la cronaca per così dire «ufficiale» del viaggio, che si discosta ben poco da quella reale, in cui il vostro cronista ha potuto prendere atto di un interesse vivo e senza stanchezze dei Parlamentari e dei giornalisti.

E' stata davvero una mezza giornata di buon lavoro, portato avanti da tutti col massimo impegno. Ricordo che a un certo punto l'impianto di radiodiffusione del treno speciale ha fatto i capricci ed ha interrotto così il discorso sulle opere della Direttissima che andava facendo uno dei nostri tecnici. Il disappunto è stato unanime, così come è stata unanime la soddisfazione non appena l'impianto ha ripreso a funzionare.

Durante la visita a piedi a un tratto della linea, gran freddo, folate di nebbia gelida e itinerario accidentato.

Ma nessuno ha avuto fretta di ritornare sul treno, anzi si è indugiato molto per vedere tutto il possibile (la nebbia a volte non consentiva di vedere oltre il solito di qui a lì).

Al viaggio non è mancata la variante (ormai poco variata invero) della bomba sul treno, bomba soltanto immaginata dal solito anonimo al telefono. Siamo rimasti fermi a Civita Castellana, mentre la Polfer e i Carabinieri cercavano la bomba che per fortuna non c'era. Non faccio assolutamente della retorica se affermo che l'unica reazione provocata dalla « bomba telefonica » è stata di disappunto perché così si è rubata una mezz'ora alla ricognizione sulla Direttissima ed è saltata la prevista visita al Posto di Movimento di Orvieto Nord.

A questo proposito vogliamo salutare e chiedere scusa a voi tecnici e maestranze del Posto di Movimento che ci avete aspettato e non ci avete visto arrivare a causa del ritardo-bomba.

E vi porgiamo gli auguri di « Buone feste » che non ci è stato possibile farvi lì, al vostro posto di lavoro.

Mario CASACCI

UN ANNO

LA GRAVE crisi che il nostro Paese e l'economia internazionale stanno attraversando ha avuto riflessi pesantissimi nell'andamento del traffico ferroviario. E' fenomeno ormai noto che l'andamento congiunturale, specie se negativo, produce effetti che si moltiplicano nei confronti del trasporto ferroviario: questo '75 non è sfuggito a tale regola ed ha visto una brusca caduta sia del trasporto merci che di quello viaggiatori per ferrovia. Nei primi dieci mesi dell'anno si è, infatti, registrato un calo, rispetto all'analogo periodo del '74, che va dal 22 al 25% nelle tonnellate-km. merci trasportate e dell'8-9% nei viaggiatori-km.

Dati senza dubbio gravi che hanno rivoluzionato le previsioni che vedevano il traffico ferroviario in continua ascesa, ma che evidenziano soprattutto la difficilissima situazione che stiamo attraversando. Se il decremento del traffico merci infatti è conseguenza diretta della diminuita produzione, quello dei viaggiatori indica i gravi riflessi della crisi sul costo della vita e sulla situazione sociale della collettività, che vede nell'anno — ad esempio — centinaia di migliaia di lavoratori posti in cassa integrazione. E riflessi non sono mancati anche entro l'Azienda per il logico aumento della tensione sociale interna a causa del costante deprezzamento subito dagli stipendi del personale.

Di fronte ad un quadro così oscuro potrebbe sembrare quasi anacronistico il fervore con cui anche quest'anno si è proceduto nel miglioramento e potenziamento della rete ferroviaria, tanto da far rilevare con sorpresa che « mentre tutti i settori produttivi industriali e commerciali sono in crisi le ferrovie accentuano il loro rinnovamento! ».

Ed è questa invece la giusta risposta positiva che viene dalle ferrovie in un momento di grande difficoltà: non si supera la crisi se non aumentando la produttività, migliorando e potenziando mezzi ed infrastrutture.

Così le ferrovie possono rappresentare per il Paese un esempio e per i settori produttivi con esse collegati un autentico volano per superare le incertezze dell'attuale contingenza negativa. Ed è anche una scelta fondamentale per una politica nazionale dei trasporti che veda al di là della congiuntura, che si prospetti il potenziamento del trasporto

SUI BINARI

to pubblico per risanare strutturalmente questo settore dell'economia del Paese.

Nell'anno, centinaia di chilometri di binario sono stati rinnovati, le attrezzature delle linee ammodernate per decine e decine di chilometri, si è estesa la meccanizzazione dei servizi, tappe significative sono state raggiunte nel miglioramento e potenziamento delle linee, in modo particolare per ciò che riguarda l'andamento dei lavori di quella grande impresa che è la costruzione della Direttissima Roma-Firenze.

Per quanto riguarda il materiale rotabile sono state consegnate alle FS dalle Ditte costruttrici 64 locomotive diesel elettriche da treni, due diesel idrauliche da manovra, due locomotive elettriche da treni di nuovissimo tipo, 200 carrozze viaggiatori, 27 automotrici elettriche e termiche, 570 carri merci.

Costante è stato l'impegno per migliorare il servizio offerto al pubblico: testimonianza ne è il pur sempre rilevante traffico svolto, in condizioni spesso difficili.

Certo non tutto e non sempre è andato per il meglio: ci sono state difficoltà nei momenti più caldi delle punte di traffico e, per quanto riguarda la regolarità di marcia dei treni, sono stati frequenti i « ritardi ». Ma oltreché a carenza di mezzi e di infrastrutture essi vanno imputati in gran parte ai lavori in corso (e quindi a situazioni contingenti), alle rimanenti difficoltà strutturali della rete ferroviaria italiana ed alle particolari caratteristiche del traffico che le FS sono chiamate a svolgere (estrema concentrazione in alcuni periodi dell'anno e del giorno), ancorché a fattori esterni come scioperi e, soprattutto, attentati o segnalazioni di ordigni esplosivi che provocano prolungate interruzioni della circolazione con riflessi che vanno ben al di là dei tratti di linea direttamente interessati.

Mentre tutti questi problemi vengono affrontati decisamente nei loro vari e complessi aspetti, l'Azienda sta portando a termine la stesura del nuovo piano che dovrà essere sottoposto al Parlamento entro il 1976 e che dovrebbe segnare il rilancio definitivo del treno in Italia. Da parte loro i ferrovieri, pur nella situazione di disagio economico e sociale che investe tutta la comunità nazionale, sono come sempre pronti a corrispondere alle esigenze fondamentali del Paese.

Armando NANNI

CRONACA DI UN ANNO

(a cura di Armando NANNI

GENNAIO

● VIENE confermata anche per il 1975 la facilitazione di viaggio in favore dei giovani nota come « Inter-Rail »; la speciale tessera viene venduta al prezzo di 81.000 lire e consente di viaggiare con una riduzione del 50 per cento (2ª classe) sulla rete ferroviaria che la emette e la libera circolazione (sempre in 2ª classe) sulle altre reti europee.

● E' ATTIVATO a Grosseto un nuovo ACEI (31 pulsanti per il ricevimento e la partenza treni, 106 pulsanti per le manovre, 103 levette varie di emergenza) che completa l'ammodernamento dell'intero nodo ferroviario (5 binari invece dei 3 precedenti, più lunghi per ricevere treni a massima composizione, allungamento dei rispettivi marciapiedi, nuovo fabbricato per la rimessa locomotive; nuovo impianto di elettrificazione; nuovi locali per l'Ufficio Movimento). La spesa per questi lavori è stata di oltre 850 milioni di lire.

● POSA, ad Ancona, della prima pietra del nuovo deposito locomotori che sostituirà quello gravemente danneggiato dagli eventi sismici del '72. I lavori comporteranno una spesa di un miliardo e duecento milioni di lire.

● VIENE approvata la nuova convenzione CONI-FS che mantiene notevoli agevolazioni ferroviarie a favore degli sportivi.

● ATTENTATO dinamitardo nella zona di Terontola: una carica di esplosivo fa saltare un tratto di linea. Per fortuna 37 convogli passano senza incidenti « saltando » il tratto di binario mancante.

FEBBRAIO

● IL CIPE approva il nuovo programma di interventi straordinari, per l'ammodernamento e il potenziamento della Rete, per un importo di 2.000 miliardi di lire. Lo stesso Comitato esprime il suo consenso per la ripartizione degli interventi tra Centro-Sud (42 per cento) e Centro-Nord (58 per cento) ma anche tra tutti i singoli programmi regionali. Gli interventi si riferiscono ad una spesa di 1.250 miliardi per i lavori alle infrastrutture e di 750 miliardi per il potenziamento del parco materiale rotabile.

● ENTRA in servizio la nuova carrozza ristorante self-service sulla relazione Milano-Venezia. Grazie a questa innovazione, si può mangiare in treno scegliendo tra numerose vivande già pronte e con una spesa abbastanza contenuta: 2.000 lire circa per un buon pasto.

● A DISTANZA di un anno dall'incendio che nella stazione di Piacenza distrusse l'apparato centrale elettrico viene attivata la nuova apparecchiatura elettronica che permette di coordinare il movimento automatizzato dei 26 binari disponibili nell'importante nodo di comunicazione.

● L'ING. FILIPPO BORDONI per raggiunti limiti di età lascia la dirigenza delle F.S.

Entra in servizio la nuova carrozza ristorante self-service sulla Milano-Venezia.

MARZO

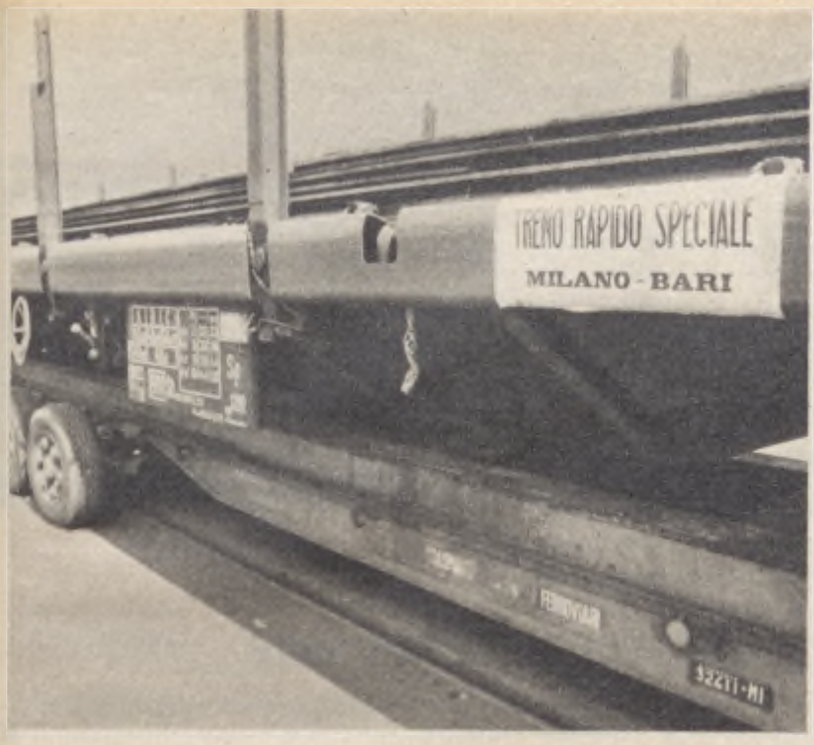
● IL CONSIGLIO dei Ministri nomina l'Ing. Lucio Mayer, nuovo Direttore Generale dell'Azienda.

● L'AZIENDA è presente con un suo stand al Palazzo dei Congressi dell'EUR per la « XII Rassegna Internazionale Elettronica Nucleare e Aerospaziale ».

● CADE l'ultimo diaframma nella Galleria di Sierre de la Voute ad Exilles, sulla linea Torino-Modane: una tappa significativa sul cammino dell'atteso completamento del raddoppio della linea. La galleria, anche se lunga poco più di 2 Km, ha richiesto il superamento di considerevoli difficoltà tecniche: la spesa è stata di un miliardo e cento milioni di lire. Alla cerimonia prendono parte il Ministro Sen. Martinelli, il Direttore Generale e varie autorità locali e ferroviarie.

● VENGONO effettuate a Milano Rogoredo prove di un motore elettrico di trazione alimentato a mezzo di un « full chopper », dispositivo basato sui principi dell'elettronica industriale, che consente di regolare in modo continuo la tensione di alimentazione dei motori elettrici e, quindi, la loro velocità. Sulle nuove E 444005 ciascun motore sarà collegato tramite il proprio chopper alla rete di alimentazione.

● COME di consueto le FS attuano tutta una serie di iniziative per far fronte alle maggiori punte di traffico in occasione delle festività di Pasqua. Vengono effettuati 225 treni straordinari in servizio interno e 50 in servizio internazionale.



A sinistra: il nuovo treno rapido speciale merci Milano-Bari, di nuova istituzione. Sopra: lo stand delle FS alla Mostra della Resistenza a Roma.

APRILE

• IL MALTEMPO imperversa su molte zone dell'Italia del Nord. In particolare sulla linea di Tarvisio una frana fa scomparire letteralmente il tracciato ferroviario e al Brennero un'enorme slavina copre, per un fronte di centinaia di metri, le rotaie con una massa imponente di neve e di detriti, alta sei-sette metri. Dopo intenso lavoro il transito viene ripristinato sull'importante linea di confine.

• VIENE dato inizio ai lavori per il raddoppio dell'ultimo tratto della linea sud-tirrenica compreso tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Vengono messi a punto gli accordi con gli enti locali per la realizzazione delle opere di carattere viario ed urbanistico connesse al potenziamento delle linee nell'ambito cittadino.

• HA INIZIO un collegamento tra i porti di Genova e Napoli con un treno « bloccato », composto da 12 o 13 carri ferroviari, per il trasporto di soli containers. Il convoglio, a cadenza settimanale, è denominato « Treno Azzurro », dal colore dei carri.

• ENTRA in funzione a Palermo, nella nuova stazione di Notarbartolo, un impianto ACEI, dal costo di 385 milioni.

• CON DECRETO del Presidente della Repubblica l'Ing. Luigi Misiti viene nominato Vice Direttore Generale delle FS.

MAGGIO

• SU PROPOSTA del Ministro dei Trasporti Martinelli il Consiglio dei Ministri approva lo schema di disegno di legge che autorizza un ulteriore stanziamento di 200 miliardi di lire per finanziare i lavori di quadruplicamento dell'ansa di Arezzo della « direttissima » Roma-Firenze.

• VIENE istituito il nuovo treno rapido speciale merci Milano-Bari: si tratta di un treno bloccato, il primo di una serie di treni « intercity-merci » a marcia rapida e percorrenza prevalentemente notturna, che consentiranno immediatezza di inoltro e garanzia di regolarità di resa. La nuova relazione viene presentata alla stampa specializzata di Milano e Bari.

• IN OCCASIONE dell'Esposizione « Transport Expo 75 » che si tiene all'aeroporto di Le Bourget a Parigi viene effettuato un viaggio stampa, a cui partecipano — col Ministro dei Trasporti Martinelli e i tecnici dell'Azienda — giornalisti delle più importanti testate italiane.

• VIENE inaugurato alla Stazione di Messina Marittima il fabbricato uffici e magazzini, del costo di 90 milioni, che sostituisce quello demolito per far posto al piazzale sosta vetture. Viene anche inaugurata la nuova « foresteria » per il personale di passaggio. Costo dell'opera 140 milioni.

• SULLA Udine-Tarvisio viene inaugurato il nuovo ponte sul fiume Dogna che sostituisce quello distrutto dall'alluvione del 1968. Si tratta di una struttura a cinque luci di 44 m. circa ciascuna, per una lunghezza complessiva di 230 metri. L'opera è costata circa un miliardo di lire.

GIUGNO

• ENTRA in vigore il nuovo orario ferroviario estivo in concomitanza con l'applicazione dell'ora legale. Esso è caratterizzato da una visione realistica della situazione contingente e pur registrando l'aumento di alcune velocità medie, tiene in attenta considerazione la situazione della rete: in particolare risulta contenuto il più possibile il numero dei convogli in circolazione grazie alla « potatura » di tutti quei treni che in passato hanno registrato un troppo scarso afflusso di viaggiatori. Anche nel settore dei trasporti merci si è puntato ad una loro riduzione ma nel contempo al raggiungimento di una maggiore puntualità e ad un loro migliore inserimento nel contesto del traffico globale.

• NON si potrà più fumare nei compartimenti per non fumatori, anche nel caso che gli altri viaggiatori fossero consenzienti, come invece avveniva con le precedenti disposizioni che condizionavano il divieto a tale consenso. Ora sarà sempre un'infrazione che verrà pesantemente punita.

• CON IL nuovo orario entra in servizio un primo gruppo di nuove carrozze-letto, denominate T2S (turistica speciale a due letti). Con la nuova carrozza si punta ad offrire ad un pubblico sempre più vasto quel confort che prima era riservato a pochi privilegiati.

• LE LOTTE e i sacrifici sostenuti dai ferrovieri nella Resistenza sono illustrate in un padiglione della « Mostra della Resistenza » allestita a Roma nei Mercati Traianei.

• IN OCCASIONE delle votazioni del 15 giugno vengono effettuati 100 treni in più in servizio interno e 61 in servizio internazionale.

CRONACA DI UN ANNO

LUGLIO

● VIENE attivato ad Alessandria Smistamento un nuovo ACEI caratterizzato da 137 pulsanti di itinerario, 237 itinerari realizzabili, 399 pulsanti di istradamento e 1398 istradamenti effettuabili.

● I TECNICI dell'ORE (Office de Recherches et d'Essais) - U.I.C. si riuniscono a Piombino per definire le caratteristiche internazionali per la fornitura di rotaie ferroviarie.

● ESODO di fine luglio: ancora una volta il treno ne è il protagonista. I ferrovieri sono impegnati al massimo dall'operazione « vacanze », che comporta come sempre l'effettuazione di un gran numero di treni straordinari.

AGOSTO

● A UN anno di distanza, viene commemorata a San Benedetto Val di Sambro la strage dell'« Italicus ». A Roma il Ministro Martinelli consegna alla madre dell'eroico controllore del treno, Silver Sirotti, — caduto nel generoso tentativo di portare soccorso alle vittime dell'infame crimine —, la Medaglia d'Oro al valore civile di cui è stato decorato alla memoria.

● IL TRAFFICO viaggiatori, eccezionale nei primi 5 giorni di agosto, mette a durissima prova strutture e personale F.S.

● CADE l'ultimo diaframma della galleria di Castiglione in Teverina; via libera al completamento del tratto Settebagni -Città della Pieve della direttissima Roma-Firenze. La galleria, una delle maggiori sulle 28 — per un totale di 75 chilometri — previste nella nuova linea, è lunga 7.390 m. e con un diametro di dieci metri. La cerimonia, cui hanno partecipato il Ministro Sen. Martinelli e il Direttore Generale Ing. Mayer, assume aspetti inconsueti in quanto è il primo abbattimento di diaframma che avviene con la ormai famosa talpa anziché col tradizionale scoppio della mina: ed è quasi una visione da fantascienza l'apparizione improvvisa del mostro dagli artigli d'acciaio.

SETTEMBRE

● A MILANO Rogoredo deraglia una cisterna contenente 18.000 chilogrammi di ammoniaca. Il pronto intervento dei ferrovieri e dei vigili del fuoco neutralizza il gas che si sprigiona dal veicolo semidistrutto, allontanando così il grave pericolo che incombeva sulla zona.

● IL MINISTRO dei Trasporti Martinelli inaugura la nuova Galleria « Carvotto »: riprende così il traffico ferroviario sulla linea Metaponto-Potenza, rimasta interrotta nel '73 per un'immensa frana (circa 3 milioni di m^3 di terra) che aveva completamente distrutto la vecchia galleria. Contemporaneamente sono stati anche realizzati, sulla stessa linea, il rinnovamento di 100 km. di binario, una variante di tracciato di 700 metri, comprendente una galleria artificiale di circa 400 m. Il ripristino del servizio ferroviario su questa linea è di gran rilevanza per la intera Basilicata.

● SI APRE a Bologna la XXI Sezione dell'AICCF-UIC (Associazione Internazionale del Congresso delle Ferrovie) sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica. Vi partecipano centinaia di delegati provenienti dai cinque Continenti, rappresentanti di 34 governi, 16 organismi internazionali e 90 reti ferroviarie aventi uno sviluppo totale di 620 mila km. Presidente della sessione viene eletto il Direttore Generale delle FS Ing. Lucio Mayer. Apre il Congresso il Sottosegretario On. Sinesio. Tema del Congresso è lo sviluppo ed il progresso della ferrovia e le sue attività preferenziali, in particolare sul piano internazionale. I lavori si articolano in 5 sezioni che trattano in sintesi le questioni commerciali viaggiatori e merci, i problemi dell'esercizio, le infrastrutture.

Cade l'ultimo diaframma della Galleria di Castiglione in Teverina sulla Direttissima.

Passa il primo treno sul viadotto del Paglia, nei pressi di Orvieto.

OTTOBRE

● PROSEGUONO i lavori del Congresso, AICCF durante i quali i delegati e numerosi giornalisti italiani e stranieri effettuano un viaggio sul nuovo elettrotreno con cassa ad assetto variabile Y 0160, per la prima volta presentato al pubblico, ed un sopralluogo ai lavori della direttissima Roma-Firenze. Passa in questa occasione il primo treno sul viadotto del Paglia, nei pressi di Orvieto, percorrendo un tratto della nuova linea.

● IL SOTTOSEGRETARIO On.le Degan chiude i lavori del Congresso AICCF i cui molteplici risultati positivi, le indicazioni di lavoro estremamente interessanti vengono illustrate dall'Ing. Mayer ai delegati ed alla stampa nel corso di una conferenza.

● VIENE appaltata l'elettrificazione della Cremona-Treviglio. I lavori avranno inizio ai primi del prossimo febbraio per la durata di un anno. Il costo complessivo dell'opera si aggira intorno ai 7 miliardi.

● SI TIENE in tutta Italia la XVII Giornata del Ferroviere. Vengono consegnate 2.510 medaglie d'oro agli « Anziani della Rotaia » (35 anni di servizio), 27.500 diplomi di « Benemerito della Rotaia » (25 anni di servizio); 47 medaglie d'oro per atti di valore compiuti da ferrovieri; 152 brevetti e distintivi d'onore ai mutilati ed ai feriti per cause di servizio, 62 attestati ai familiari dei caduti sul lavoro.

● IL MINISTRO Martinelli illustra a Roma alla Commissione per i Trasporti del Parlamento Europeo lo stato della politica comune dei trasporti.

● SI RAGGIUNGE una intesa con gli Enti locali toscani in merito al tracciato in sotterranea della « Direttissima » a Firenze. La soluzione prospettata, mantenendo integri gli obiettivi che devono essere raggiunti dalla nuova linea, salvaguarda le esigenze di assetto del territorio fiorentino e di tutela dei valori ambientali.

NOVEMBRE

● VENGONO effettuate le prime prove di collaudo della nuova locomotiva elettrica E656. Si tratta di un potenziamento e un miglioramento della E646. Totalmente rinnovati il circuito di comando ed altre apparecchiature; il nuovo mezzo, assai duttile, modificato anche nella sagoma esteriore di forma moderna e movimentata, potrà trainare a 160 chilometri all'ora treni di 20-22 carrozze. I primi esemplari ordinati sono 22, ma nel prossimo quinquennio è prevista la costruzione di ben 400 unità.

● ENTRA in funzione al Consorzio del Porto di Genova un centro elettronico realizzato dalle FS per il controllo centralizzato del movimento dei carri merci, che consente di conoscere, in ogni momento, la posizione di un carro attraverso i terminali installati nel Porto genovese.

DICEMBRE

● NUMEROSI parlamentari delle Commissioni Trasporti del Senato e della Camera, su invito del Ministro Martinelli, effettuano un viaggio-ricognizione nella zona di Orvieto, ai lavori della direttissima Firenze-Roma.

● A VAIRANO avviene la posa del primo palo della elettrificazione della linea Cassino-Caserta.

● I FERROVIERI si recano alle urne per eleggere i sei rappresentanti del personale nel Consiglio di Amministrazione FS. Le votazioni si svolgono ordinatamente con una massiccia partecipazione di elettori.

● LA CONSUETA operazione « Natale con i tuoi » vede come sempre i ferrovieri pronti ad affrontare uno dei periodi più difficili dell'anno; vengono programmati ben 627 treni straordinari a lungo percorso, interni ed internazionali.

Delegati al Congresso AICCF e giornalisti in visita-ricognizione ai lavori della Roma-Firenze.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

RELAZIONE DEL DIRETTORE GENERALE AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Per una maggiore efficienza aziendale

Il nostro Direttore Generale Ing. Lucio Mayer, accompagnato dall'Ing. Paolino Camposano — Direttore del Servizio Trazione —, si è recato in Brasile su invito della Direzione della Rete Federale Brasiliana.

Tra l'altro, l'Ing. Mayer ha visitato, nello Stato di Minas Gerais, uno dei cantieri della costruenda « Ferrovia dell'Acciaio » (nelle foto due momenti della visita).

Questa imponente opera ferroviaria è stata programmata per collegare i tre principali poli industriali del Paese: Belo Horizonte-San Paolo-Rio de Janeiro.

La linea che si estenderà per circa 1000 km. avrà una capacità di trasporto per 50 milioni di tonnellate di minerali di ferro all'anno. E' stata progettata con uno scartamento da m. 1,60 per il transito di treni composti di 250 vagoni trainati da 4 locomotori elettrici.

IL DIRETTORE Generale Ing. Mayer, con una dettagliata relazione, ha puntualizzato in seno al Consiglio di Amministrazione i più importanti problemi che attualmente riguardano la nostra Azienda, accennando altresì alle linee fondamentali delle possibili soluzioni. La riorganizzazione della struttura aziendale, anche in relazione agli orientamenti emersi in sede CEE, l'ampliamento della presenza dell'Azienda FS nel sistema nazionale dei trasporti e la progressiva eliminazione delle cause dei disservizi che si verificano lungo la rete (con i conseguenti ritardi negli arrivi dei treni), sono alcuni dei principali argomenti trattati nella relazione. In particolare, l'ing. Mayer ha riconfermato la necessità che si realizzino condizioni tali da ripartire chiaramente le responsabilità di politica economica da quelle derivanti dalla vera e propria gestione aziendale.

L'attuale struttura aziendale, risalente nella concezione di base all'inizio del secolo, non è considerata la più adatta ad affrontare e a risolvere, con la necessaria tempestività, i complessi problemi che oggi in Italia, come del resto in tutta Europa, si presentano alle amministrazioni ferroviarie. Nel documento, presentato al Consiglio di Amministrazione, si sottolinea inoltre la necessità dell'Azienda di operare con tempestività ed elasticità in maniera da assicurare di volta in volta un sollecito adeguamento alle mutevoli esigenze del mercato dei trasporti.

Nella relazione, si sottolineano poi le finalità che saranno tenute presenti nell'impostazione del piano poliennale ferroviario: miglioramento della regolarità della circolazione, potenziamento degli impianti e aumento dei livelli della potenzialità. E a tal riguardo, si aggiunge che le FS hanno già avviato la raccolta e lo studio degli elementi per puntualizzare le occorrenze che, essenzialmente sotto l'aspetto funzionale, dovranno essere considerate nel quadro del piano. Il tutto servirà per approfondire ulteriormente problemi come quelli del completamento degli interventi iniziati o previsti nei programmi in corso, nonché della realizzazione di altre opere necessarie per una armonica parificazione del livello di efficienza.

Per quanto si riferisce in particolare al settore merci, la relazione dell'Ing. Mayer, ponendo come presupposto che l'ampliamento della presenza delle FS nel settore comporta una più efficace integrazione tra strada e rotaia, formula proposte sui trasporti combinati, sugli interporti, sul ruolo dell'Istituto Nazionale Trasporti. Analizza, poi, le cause delle irregolarità della circolazione sulla rete FS dovute spesso anche a fattori extra-aziendali. Nella relazione si rende noto infine che è stata avviata una indagine sull'andamento dei treni e che è intenzione dell'Azienda costituire presso il Servizio Movimento un centro per il controllo e il coordinamento dei treni viaggiatori che dovrà curare la ripartizione del materiale viaggiatori e verificare l'adeguatezza e la regolarità delle composizioni in relazione alle effettive frequentazioni anche per quanto riguarda treni o servizi a carattere straordinario.

P.

Elezioni per il CdA

IN TUTTI i quindici Compartimenti della rete si è votato per eleggere i rappresentanti del personale al Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda. La percentuale dei votanti è stata molto alta (oltre l'85%), il che dimostra ancora una volta come i ferrovieri siano ben consapevoli dell'importanza del ruolo che i loro rappresentanti rivestono in seno al Consiglio.

Il C.d.A., com'è noto, è il massimo organo collegiale delle FS con funzioni consultive. Il suo parere è obbligatorio nei casi espressamente indicati dalla legge. In particolare, la funzione consultiva si esercita sugli aspetti più rilevanti dell'attività aziendale, ivi compresa la materia dell'amministrazione del personale.

Complessivamente, fanno parte del Consiglio 25 membri, uno dei quali esercita la funzione di segretario. I consiglieri eletti in rappresentanza del personale sono attualmente 6, sostituiti, in caso di assenza, o di impedimento, da supplenti. Essi partecipano ai lavori del Consiglio in una posizione giuridica di parità rispetto ai membri di diversa provenienza. La durata in carica — come per tutti i Consiglieri — è fissata in 3 anni ed è rinnovabile. La prima nomina dei rappresentanti del personale in seno al C.d.A. risale al 1945.

Diamo ora uno sguardo ai risultati delle votazioni. Voti validi: 177.642. Hanno ottenuto voti:

SFI-CGIL	89.739	50,52%	Seggi 3
SAUFI-CISL	36.256	20,41%	» 1
FISAFS	20.682	11,64%	» 1
SIUF-UIL	20.625	11,61%	» 1
USFI-CISNAL	10.340	5,82%	» —

Risultano eletti i seguenti Consiglieri:

— per il SFI: Bruno Aronne, Giulio Caporali, Armando Bortolini;

— per il SAUFI: Gaetano Arconti;
— per la FISAFS: Michele Apolito;
— per il SIUF: Antonio Nezi.

A tutti «Voci» porge un caloroso augurio di «buon lavoro».

Il voto dei due Vice Direttori Generali dott. Semenza e ing. Misiti. Sotto, il seggio elettorale della divisione Movimento ed Economato di Ancona.

Computer nel porto di Genova

A FINE novembre è entrato in funzione al Consorzio del Porto di Genova un centro elettronico delle FS per il controllo centralizzato del movimento dei carri merci.

Si tratta di un'apparecchiatura estremamente complessa, che permette in ogni momento, in tempo reale, di conoscere la posizione di un carro merci o di una vettura destinata a un convoglio passeggeri. Naturalmente i terminali installati nel Porto genovese servono esclusivamente per il traffico merci e permettono di avere rapidamente tutta quella serie di notizie utili non solo alle FS per un migliore utilizzo del materiale rotabile, ma anche all'utente che può così predisporre l'inoltro delle merci senza perdite di tempo.

I terminali di Genova fanno parte di tutto un sistema che copre l'intera rete ferroviaria italiana e che ha il suo centro a Roma Prenestina, dove, com'è noto, sono ubicati due elaboratori IBM tipo 370-155.

Attualmente su tutta la rete sono stati installati circa 400 terminali ricetrasmittenti in 238 stazioni.

S. A.

ALBERTO CIAMBRICCO PRESIDENTE DEL GRUPPO AD HOC DEI DIRETTORI DEI PERIODICI FERROVIARI U.I.C.

NEL CORSO della riunione del Comitato Tecnico e dell'Assemblea Generale del Centro di Relazioni pubbliche dell'UIC, tenutasi a Salisburgo nei giorni 16 e 17 ottobre 1975, i rappresentanti dei Periodici Aziendali Ferroviari delle Amministrazioni aderenti all'UIC hanno eletto, alla unanimità, il direttore di «Voci della Rotaia», dr. Ciambricco, Presidente del «Gruppo ad hoc» costituito tra i Direttori Responsabili di tali periodici.

Il Gruppo, a cui aderiscono 17 giornali ferroviari europei, ha tra i compiti più importanti quello di coordinare e sviluppare tra essi un sempre più efficace scambio di idee, di esperienze e di collaborazioni.

Il dr. Ciambricco sostituisce nell'incarico di Presidente del «Gruppo ad hoc», che ha una durata di tre anni, M. Jean Salin, Direttore de «La Vie du Rail».

La Redazione di «Voci» esprime al dr. Alberto Ciambricco i più vivi rallegramenti per l'importante riconoscimento ottenuto che, indirettamente, si estende anche all'Azienda e al nostro giornale.

ATTUALITA'
I fatti «più» del mese

Natale con i tuoi

L'Operazione « Natale con i tuoi » è ormai da anni ricorrente: come sempre, per fronteggiare il maggior traffico previsto per le festività di Natale e Capodanno 1975-76, la nostra Azienda ha predisposto il rinforzo delle composizioni dei principali treni viaggiatori nella misura massima possibile e ha programmato l'effettuazione di appositi treni straordinari, ripartiti nel modo seguente: 282 treni in servizio esclusivamente interno, di sussidio a treni ordinari, che interessano specialmente i collegamenti a lungo percorso da Torino, Milano e Roma per la Calabria, le Puglie, la Sicilia e viceversa; 204 treni in servizio internazionale, per il trasporto di lavoratori, in entrata dai transiti di Domodossola, Chiasso, Luino e Brennero, con destinazioni diverse, fra le quali Udine, Napoli, Reggio Calabria, Bari, Lecce e Sicilia; 141 treni per lavoratori che rientrano nelle località estere di provenienza, la maggior parte dei quali in partenza dal Meridione.

E' stata stabilita la divulgazione degli orari dei treni straordinari mediante appositi avvisi o manifesti, esposti nelle principali stazioni della rete e nei centri dove lavorano i nostri connazionali all'estero.

Il programma relativo ai treni per i lavoratori ha preso avvio il 5 dicembre. Si concluderà l'11 gennaio.

S.A.

Il nono congresso della FUAAV

MILLE agenti di viaggio di 72 paesi sono convenuti a Napoli dal 10 al 15 novembre scorso per discutere i problemi comuni, che assillano in questo momento tale importante settore d'attività. Alla seduta inaugurale sono venuti a salutarli il sindaco di Napoli, Maurizio Valenzi, le autorità turistiche regionali e locali e il Sottosegretario on. Antonino Drago, in rappresentanza del Governo. Questi nel suo intervento ha sottolineato come la difficile congiuntura internazionale, iniziata nel 1974, quando la maggior parte dei paesi industrializzati sono entrati nel ciclo di recessione economica, abbia inciso negativamente nel settore del turismo, ma si è detto certo che superate le attuali difficoltà un nuovo capitolo si potrà aprire per il turismo europeo e mondiale.

Già, alla vigilia, nel corso di una conferenza stampa, il sig. Bamberger, presidente dell'Associazione Mondiale degli Agenti di Viaggio, aveva illustrato gli aspetti tecnici dei problemi che stavano di fronte ai congressisti e quale sforzo richiedeva la ricerca di soluzioni atte a regolare in maniera più soddisfacente i rapporti tra agenti di viaggio, da una parte, e compagnie di navigazione aerea e marittima, ferrovie ed operatori turistici in genere, dall'altra.

A tale importante assise non è mancata la presenza della nostra Azienda, che attraverso il dott. Ferretti, Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico, ha portato anche il saluto delle reti ferroviarie aderenti all'UIC.

Alla seduta conclusiva è intervenuto il Ministro del Turismo e dello Spettacolo, on. Sarti, il quale ha ricordato quanto importante sia per il nostro paese l'apporto valutario del turismo e quindi l'interesse del nostro Governo ad assicurare la massima protezione all'ordinato svolgimento di tale attività; egli ha annunciato il varo di un progetto di legge volto a definire e disciplinare la professione di operatore turistico. Occorrerà peraltro che anche le imprese del settore si adeguino in termini di produttività, sia dal punto di vista organizzativo che da quello materiale.

Al termine della manifestazione un treno speciale composto da 12 vetture « gran conforto » e da una carrozza self-service ha portato i congressisti a Roma.

Accordo INAF-DLF

DAL 1° GENNAIO 1976, l'INAF (Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri) è stato chiamato a svolgere un altro importante ruolo nei confronti della categoria; esso gestirà, infatti, la polizza contro gli infortuni a favore dei soci del Dopolavoro e quella contro la responsabilità civile conseguente a danni provocati negli impianti dopolavoristici. Teso a penetrare sempre più nella tutela economica del ferroviere — coinvolto in infortuni o in responsabilità derivanti dal suo servizio — l'Istituto sta predisponendo nuovi mezzi per rendere più duttile la sua gestione. Poiché i ferrovieri assicurati tramite l'INAF sono nella quasi totalità iscritti al Dopolavoro, verrà richiesta una sola documentazione per la liquidazione dei danni relativi alle diverse polizze. « Voci della Rotaia » ritornerà sull'argomento per illustrare dettagliatamente il problema.

Il dott. Semenza, Vice Direttore Generale, con il dott. Scodellari, Capo dell'Ufficio Centrale del DLF, il dott. Fragolino, Presidente dell'INAF, il dott. Fortunato e la dott. Lucarelli, rappresentante dell'INA-Assicurazioni d'Italia.

BINARI NEL MONDO

Le "Valtionrautatiet" (ferrovie finlandesi) in costante espansione

NEL 1974 il reddito nazionale e la produzione industriale hanno avuto in Finlandia incrementi del 5 e del 6% rispettivamente, valori prossimi a quelli dell'anno precedente e che riflettono le conseguenze della crisi energetica che ha colpito verso la fine del '73 anche i Paesi Scandinavi. Durante il 1972, infatti, si erano avuti incrementi pari all'8 ed al 12 per cento rispettivamente.

Il reddito pro-capite di un cittadino finlandese è stato nel 1972 (ultimi dati disponibili) di 2906 dollari, pari a circa la metà di quello di un cittadino statunitense (5643 $), inferiore a quello degli altri tre Paesi Scandinavi (Svezia 5092 $, Danimarca 4257 $, Norvegia 3860 $) e leggermente al disotto della media dei Paesi della CEE (3283 $). In questo contesto economico si colloca l'attività delle VR (Valtionrautatiet - Ferrovie dello Stato Finlandesi) che comprendono 5897 km. di linee e sono caratterizzate da un notevole dinamismo e da un traffico in costante espansione.

Nel 1974 le Ferrovie Finlandesi hanno trasportato 7,5 miliardi di tonn-km e 3 miliardi di viagg-km, con aumenti, rispetto all'anno precedente, del 7 e del 10% rispettivamente. Il traffico merci, che impegno il 56% dei treni-km delle VR e contribuisce per il 70% alle entrate del loro bilancio, deve l'aumento allo sviluppo della produzione industriale, di cui si è detto dianzi. Ha avuto una certa positiva influenza anche l'incremento del trasporto di containers da e per il Giappone attraverso l'URSS. Nell'autunno del 1973, infatti, è stato istituito dalle vicine Ferrovie Sovietiche un treno specializzato per tale traffico tra Leningrado e Nakhodka, porto d'imbarco per l'Estremo Oriente.

Il traffico viaggiatori registra incrementi sui lunghi percorsi e sulle linee suburbane di Helsinki e flessioni sui percorsi locali nel resto del paese. L'esercizio finanziario delle VR si è concluso nel 1974 con un disavanzo di 197 milioni di Marchi Finlandesi (127 nel 1973) pari a circa 35,5 miliardi di lire. Nello stesso periodo sono stati effettuati investimenti per 452 milioni di Marchi (81,4 miliardi di lire), destinati per circa un terzo al materiale rotabile.

A tal riguardo meritano un cenno i nuovi elettrotreni suburbani della serie Sm2, destinati all'estensione dei servizi pendolari afferenti ad Helsinki, che verranno costruiti in numero di 30 entro il 1977. Questa nuova serie costituisce un perfezionamento della precedente (Sm1) che comprende 50 unità costruite tra il 1968 ed il 1973. Ogni convoglio è costituito da un'automotrice e da una rimorchiata-pilota a carrelli permanentemente accoppiate, ha una capienza di 204 posti a sedere e può viaggiare ad una velocità massima di 120 km/h. Queste nuove unità, grazie all'adozione di casse in lega leggera hanno un peso di 77 tonnellate, contro le 94 delle precedenti; che ha permesso di ridurre, a parità di prestazioni, la potenza da 860 a 620 kW, con evidenti economie.

Sempre in questo settore è da registrare la progressiva riduzione delle locomotive a vapore, che assicurano ormai solo l'1% dei treni-chilometro, essendo ripartito il resto tra quelle elettriche e quelle Diesel in ragione dell'8 e del 91% rispettivamente. Le ultime vaporiere sono assegnate ai depositi di Lisalmi e Pieksämäki ed effettuano alcuni servizi merci sulle linee per Ylivieska e Suonenjoki. Nel contempo si estende rapidamente la trazione elettrica che, apparsa sulle VR solo nel 1969, ha potuto beneficiare dell'esperienza acquisita dalle altre reti europee e dalla vicina Russia. Attualmente le catenarie monofasi 25 kV 50 Hz vanno da Helsinki a Seinajoki, all'interno del paese. Nello scorso mese di marzo è stata appaltata l'elettrificazione di un'altra importante linea, da Pieksämäki, nel centro della Finlandia, a Kotka, sulla costa meridionale, lunga 235 km ed interessata da un forte traffico di legname. Il tratto meridionale da Kouvola a Kotka, in cui confluiscono importanti arterie provenienti da est e da ovest, assicura circa un

Fluttazione del legname a Rovaniemi vicino al circolo polare artico.

A sinistra, un treno in partenza dalla stazione di Helsinki. La locomotiva è di costruzione sovietica e può raggiungere una velocità di 160 Km orari.

Sotto, pendolari nella stazione di Helsinki. Nella capitale verrà realizzato un sistema di trasporti rapidi di massa, parallelamente all'espansione della città.

terzo dell'intero traffico merci della rete finlandese (25 milioni di tonnellate l'anno).
Nel campo delle nuove linee va registrata l'attivazione di una tratta da Huopalahti a Martinlaakso, presso Helsinki, avvenuta il 1° giugno 1975. Essa è lunga 8 km e comprende 5 stazioni destinate a servire una zona in corso d'urbanizzazione con una popolazione di circa 30.000 abitanti. E' passato così a tre il numero delle linee suburbane elettrificate che si irradiano dalla capitale e che si integreranno in un sistema ferroviario-metropolitano in corso di realizzazione. A completamento di questa rete, infatti, verranno realizzate due linee metropolitane, col duplice obiettivo di servire efficacemente i quartieri in espansione situati lungo la costa e di realizzare un sistema di collegamenti più fitto nella zona centrale della città. Al momento è in costruzione un tratto di 11 km della prima linea, da Kamppi a Puotinharju, di cui è prevista l'attivazione, con esercizio altamente automatizzato, per il 1977-78.
Questo complesso servirà la cosiddetta « Regione di Helsinki », comprendente la capitale, i comuni confinanti e le cittadine di Espoo e Kauniainen, con una superficie complessiva di 735 km² ed una popolazione di circa 700.000 abitanti. Le tre linee delle Ferrovie dello Stato servono direttrici di 15-20 km, con uno sviluppo complessivo, compreso il tratto in comune, di circa 50 km, e 20 stazioni, mentre le due linee metropolitane, da realizzare per farsi in un arco di tempo di vent'anni, avranno una lunghezza totale di quasi 38 km.
In tal modo in un tempo non breve, ma parallelamente all'espansione della città, ad Helsinki verrà realizzato un sistema di trasporti rapidi di massa idoneo a soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione ed atto a consentire uno sviluppo equilibrato delle zone urbane, onde evitare le dannose conseguenze della congestione e dell'espansione non programmata.

Renzo MARINI

FRANCIA

Nuova linea gran confort

Da alcune settimane un nuovo tipo di carrozza riconoscibile dalla sua livrea grigio-chiara e dagli sportelli color « corallo » circola sulla rete francese. Si tratta di un numero limitato di carrozze ma offrono già al viaggiatore, spesso piacevolmente sorpreso, l'immagine del tipo di confort che le ferrovie francesi hanno deciso di generalizzare negli anni a venire. In effetti sono le prime unità di una serie di 1300 carrozze che saranno ordinate nel giro di quattro anni: trattasi della più importante commessa fatta dalla S.N.C.F. e entro il 1979 la metà dei rapidi a lungo percorso circoleranno sulle più importanti linee della rete composti da tale tipo di vetture.
Dunque la « linea corallo » sarà senza dubbio il « colore » che caratterizzerà il trasporto francese del prossimo decennio. Per il viaggiatore non si tratta di un semplice miglioramento, ma di un autentico salto di qualità: climatizzazione, insonarizzazione spinta, molleggiamento e dolcezza di frenata si aggiungono ad una concezione nuova dei sedili che ricorda un po' quelli utilizzati dagli aerei. Ciascun passeggero dispone di una piccola tavola individuale sulla quale possono anche essere serviti i pasti.
Frutto di lunghi studi e di una profonda collaborazione con le ditte costruttrici la carrozza « corallo » presenta un costo di gestione compatibile con la tarifficazione normale, anche se si pone come confort immediatamente dopo i TEE.

L'interno di una carrozza « Corallo » di seconda classe.

INGHILTERRA

Austerity nelle BR

Per fare delle economie le ferrovie britanniche (BR) hanno deciso di ammodernare quattro carrozze viaggiatori vecchie di vent'anni. Queste, una volta rimesse a nuovo, saranno sottoposte a varie prove e soprattutto al giudizio di gradimento dei viaggiatori. Se esso sarà favorevole l'operazione di ringiovanimento sarà ripetuta su numerose altre carrozze, consentendo alle BR notevoli economie nell'acquisto di nuove vetture.

URSS

Balestre pneumatiche

Su alcune locomotive diesel delle ferrovie sovietiche verranno montate balestre pneumatiche, realizzate dagli scienziati di Charkov. Con tale sistema le locomotive diesel sovietiche potranno muoversi con notevole scioltezza e dolcezza. Di solito queste balestre vengono fatte con acciaio di marca speciale; ora, invece, la carrozzeria della locomotiva, montata sul carrello, poggerà su camere d'aria in cui la pressione è regolata da un compressore automatico. Le nuove balestre risultano anche più leggere e sicure.

FLASH
Notizie in breve

E' STATO inaugurato ad Urbino il nuovo Fabbricato Viaggiatori realizzato con il contributo finanziario del Comune. Per la costruzione sono stati spesi complessivamente 160 milioni di cui 50 impegnati per l'armamento di nuovi binari di stazione e per lavori relativi al Servizio Impianti Elettrici.

NELLE STAZIONI di Enna, Marianopoli e Pirato è stata ultimata l'attivazione di nuove apparecchiature di comando a segnalamento luminoso.

A NOVARA Villadossola è stata varata una travata metallica di luce di m. 42 per il ponte in esercizio al Km. 83+438 sul Torrente Ovesca della linea a semplice binario Novara-Domodossola. Il costo dell'opera è stato di 100 milioni.

I PRINCIPALI problemi dei trasporti a Trieste e, in genere, nel Friuli-Venezia Giulia sono stati esaminati in una riunione della sezione trasporti terrestri ed aerei della consulta economica provinciale svoltasi presso la locale Camera di Commercio. Per quanto concerne i collegamenti ferroviari, è stato ricordato che entro l'arco del prossimo anno sarà completata la progettazione della ferrovia Udine-Tarcento-Carnia-Pontebba, in particolare il primo tratto Udine-Tarcento, sul quale dovrebbero essere impiegati i 20 miliardi stanziati dal piano poliennale delle FS.
L'ulteriore progettazione relativa al potenziamento della « Pontebbana » fino al confine austriaco sarà proseguita sugli orientamenti espressi dal gruppo d'asse ferroviario internazionale e, quindi, in accordo fra le amministrazioni italiana ed austriaca.

LA COMPETENTE Direzione Generale del Ministero dei Lavori Pubblici ha indicato i suoi programmi ferroviari per il 1976. In particolare sono previste le opere di completamento della circonvallazione di Trieste, indispensabili e urgenti per il potenziamento del traffico ferroviario con il porto giuliano; il completamento della linea Varazze-Savona e della nuova stazione di Montefalcone, che dovrebbe essere aperta all'esercizio verso la fine del 1976: le opere di completamento della linea Paola-Cosenza e della nuova stazione di Cosenza.
In fase di ultimazione, invece, è il nuovo raccordo di collegamento tra la stazione di Roma San Pietro e la costruenda stazione di Valle Aurelia del raccordo Maccarese-Smistamento per il quale è già stato bandito l'appalto-concorso. I progetti già presentati, sono all'esame dell'apposita commissione giudicatrice. In avanzato corso di esecuzione, sono, inoltre, la ferrovia Caltagirone-Gela e la circonvallazione ferroviaria di Palermo.

L'AZIENDA dovrà rinnovare entro dicembre la « concessione » per le duecentottanta rivendite di giornali e libri che operano in tutte le stazioni italiane. Il provvedimento si è reso necessario per l'anticipata disdetta che ha dato la « Sovesta », la società che da cinque anni gestisce nazionalmente il servizio.

LA STAMPA DICE
Quello che scrivono di noi

IL PROBLEMA del rinnovamento delle ferrovie è ormai al centro dell'attenzione generale e una sua felice soluzione è nell'auspicio di tutti. « E' indispensabile — ha scritto su LA VOCE REPUBBLICANA G. Catanzariti — che l'Azienda ferroviaria si dia sollecitamente una strutturazione tecnica più adeguata, puntando prioritariamente su un decisivo salto di qualità ». Per quanto riguarda i settori d'intervento in cui si dovrà necessariamente articolare l'azione degli organi responsabili per un serio avvio a soluzione dei vari problemi, lo stesso Autore ne ha indicati tre come fondamentali per la vita della stessa collettività e precisamente: traffico pendolare, potenziamento degli impianti del Meridione, modernizzazione del servizio merci. Ed è proprio in queste direzioni che è volta l'azione delle FS per il futuro, ha precisato il SOLE/24 ORE: « L'intensificazione della programmazione funzionale, basata sul miglioramento delle direttrici di traffico, là dove più pressante è la richiesta di servizi, senza trascurare gli studi e i contributi per una programmazione promozionale, nella quale la ferrovia possa essere considerata come uno dei mezzi principali per il conseguimento di determinate finalità, caratterizzerà l'azione delle FS per il futuro, anche con riferimento al piano pollennale, in fase di prima elaborazione da parte di un gruppo di lavoro aziendale ». « Potenziamento ed ecologia, le basi del programma FS » ha commentato da parte sua IL GLOBO, spiegando in che cosa consiste « l'attività promozionale » preannunciata. I due giornali economici in altri articoli hanno reso noto il programma FS per rimodernare il trasporto merci, che prevede, tra l'altro, la costituzione di attrezzi terminali per importanti bacini di traffico.

Alquanto drastico e pessimistico il giudizio di E. Grieco, il quale, su IMPEGNO MERIDIONALE, ha affermato che « la rete ferroviaria va rifatta totalmente ». L'A. nel corso dell'articolo ha poi chiarito meglio il suo pensiero, precisando che « l'efficienza di un collegamento su rotaia si misura dall'efficienza della sua rete capillare nei collegamenti tra centri importanti e centri secondari. La vita economica ha bisogno di collegamenti rapidi e validi fra i centri di produzione periferici e i collettori di smistamento principali: la rete nazionale, dunque, va potenziata nelle sue ramificazioni secondarie e di collegamento ».

In questo fermento di attese è giunta particolarmente interessante la notizia di una dettagliata relazione, dal titolo « Considerazioni sull'attuale momento della vita aziendale », presentata dal Direttore Generale, ing. Mayer, al Consiglio d'Amministrazione FS, che ne discuterà nelle prossime riunioni. « Esaminati i nodi del traffico ferroviario » ha scritto il ROMA. « La relazione del Direttore Mayer: strutture moderne per le nostre ferrovie » ha commentato l'UMANITA'. E IL GLOBO « Si diagnosticano i difetti FS per sanare il difficile esercizio ». « Cosa c'è che non va nelle nostre ferrovie » ha intitolato il suo articolo IL SOLe/24 ORE. « Nuove strutture per le Ferrovie dello Stato — ha detto da parte sua IL LAVORO — sono ormai indispensabili per affrontare e risolvere con la necessaria tempestività i complessi problemi che oggi, in Italia come in Europa, si pongono alle amministrazioni ferroviarie ».

Lo stesso giornale ha dato ampio rilievo alla notizia dell'entrata in funzione nel porto di Genova del nuovo centro elettronico realizzato dalle FS per il controllo centralizzato del movimento dei carri merci, soffermandosi a spiegarne il funzionamento e i vantaggi.

Sempre in tema di elaborazione meccanizzata di dati, F. Vergnano su IL SOLE/24 ORE ha illustrato le caratteristiche del nuovo Centro domanda merci, un sistema completamente automatizzato per la gestione del traffico merci ferroviario, la cui entrata in funzione, prevista per il 1977, potrà avere riflessi positivi immediati sui rapporti con l'utenza commerciale ed è destinata a sollevare un notevole interesse.

Parecchi quotidiani hanno informato l'opinione pubblica sul programma di consegne di rotabili all'Azienda FS da parte dell'industria previsto per l'anno prossimo. « Il 1976 — ha commentato l'AVVENIRE — a parte la consistenza dei mezzi, delle carrozze e dei carri che saranno consegnati, sarà un anno importante dal punto di vista dell'ammodernamento tecnico del parco ».

Entro il primo trimestre dell'anno nuovo, ha annunciato il FIORINO, è pure prevista la circolazione in prova sulla rete FS del « Pendolino » completo, mentre l'entrata in esercizio è prevista per il trimestre successivo. « Da costa a costa il pendolino » ha detto l'AGENZIA DI VIAGGI, sottolineando che « con l'elettrotreno ad assetto variabile le FS affrontano in prima persona i temi del trasporto collettivo con favorevoli implicazioni per il settore turistico ». Anche MOTOR ha rivolto la sua attenzione all'argomento, per illustrare le caratteristiche del nuovo mezzo e i vantaggi dell'assetto variabile.

Dopo aver parlato delle soluzioni avveniristiche che si cerca di adottare in tutto il mondo per risolvere la crisi dei trasporti, G. Bertazzi su FAMIGLIA MESE ha così concluso: « Sarebbe dar prova di una acquisita maturità se ritornassimo ai mezzi più consoni alla nostra realtà economica, sfruttando il pubblico servizio che « nell'ambito del possibile » le nostre Ferrovie ci offrono. Sul treno, inoltre, si ritrova la dimensione umana, si supera quella cappa d'incomunicabilità e di solitudine impostaci dalla vita convulsa di ogni giorno » e ci si difende dal nuovo tipo di prigionia: « quella dell'automobilista racchiuso nella sua vettura... solo con se stesso e la sua angoscia ».

Maria GUIDA

Il fatterello del mese

CONTRARIATO per una contestazione sorta col personale del treno sul quale viaggiava in merito alla poca chiarezza del timbro apposto sul suo biglietto, il signor X, dovendo di nuovo partire, insisteva allo sportello della biglietteria perché l'addetto ripetesse il timbro che frettolosamente aveva messo sul recapito di viaggio appena acquistato, indicando con l'indice il punto esatto ove, a parer suo, la scritta sarebbe risultata più chiara. Al terzo tentativo ha spinto il dito un po' troppo in avanti, fino ad interferire sulla traiettoria del sigillo che, manovrato con notevole vigore dall'impiegato spazientito, stava piombando sul biglietto. La scritta del timbro è così risultata chiaramente leggibile sull'indice dell'incontentabile viaggiatore che però ha dovuto ricorrere alle cure del pronto soccorso.

LA FABBRICA DELLA SALUTE

Tre gocce di veleno prima

di MARCELLO BUZZOLI

« IN ABITI a sbrendoli e sopracciglia spioventi, in cerca d'erbe medicinali... e nella sua misera bottega una tartaruga pendeva, un coccodrillo impagliato e altre pelli di pesci deformi; e su per gli scaffali una miserevole quantità di scatole vuote, di vasi verdi di terracotta, di vesciche e semi ammuffiti... »

Nel « Romeo e Giulietta » di Shakespeare è questa la figura dello speziale, ben diversa dal bianco manichino che oggidì ci accoglie in un negozio elegante con scaffali cromati, specchi e vetri rutilanti. Non più antro dello stregone, la farmacia è l'ultima propaggine di una giungla d'interessi. Industrie multinazionali e nazionali inondano il mercato con migliaia di prodotti. Dall'estratto molle di liquirizia al medrossiprogesterone acetato; dalla farina di seme di lino all'oppio; dal cotone idrofilo al polivinil pirrolidone; dalle pillole d'Ercole rivitalizzanti al contraccettivo cammuffato; dagli antibiotici trangugiabili come bonbon, ai barbiturici che donano il sonno artificiale, alle anfetamine che regalano la veglia allucinata. E poi le amate vitamine, così benefiche e familiari, contraddistinte dalle lettere dell'alfabeto come in un gioco di ragazzi; e fra tutte amatissima la vitamina C, in gocce, in fiale, confettata, in polvere granulare, in compresse e compressone con o senza arancia, con o senza effervescenza.

La fabbrica della salute, le illusioni della salute, l'ansiosa ricerca del farmaco miracoloso e dell'elisir di giovinezza appartengono ad una vicenda che è eterna quanto l'uomo; però, nell'attuale realtà italiana, si colora di tinte nuove, tragiche ed insieme farsesche. Un « romanzo » incredibile e sconcertante, in gran parte noto, ma che tuttavia converrà richiamare nei suoi aspetti essenziali, considerata anche l'imprecisione di alcune delle informazioni diffuse dalla stampa.

Non occorre essere biologi o medici per sapere che, allo stato attuale delle conoscenze scientifiche, il numero dei farmaci di base capaci di debellare o d'influire positivamente sul decorso di determinati processi morbosi, è limitato e circoscritto.

Rari sono i progressi nella lotta contro le malattie e ancor più rara la scoperta di medicine veramente nuove, destinate a segnare una svolta. Questa situazione di fatto non impedisce che venga data l'etichetta di nuovi a farmaci che in realtà costituiscono solo varianti (e talvolta discutibili) di prodotti già esistenti. Abbiamo così specialità superflue o addirittura dannose, farmaci di lusso, prodotti analoghi ma di prezzo superiore, medicine per i Paesi in via di sviluppo, per l'Europa e per l'America, ecc. Il fenomeno interessa tutto il mondo, ma assume aspetti clamorosi nel nostro Paese dove sono in circolazione circa quindicimila farmaci con tanti nomi fantasiosi, flaconi eleganti, astucci policromi, ampolle e ampolline, fialone e fialette. Il primato è degli epatoprotettori che sono circa duemila, non proteggono nulla, ma soccorrono ad una presunta necessità dell'uomo moderno.

Nel marzo 1974, dopo una decennale vicenda di resistenza e di intrighi, sono state tolte dal commercio quattromila confezioni di specialità di medicinali; ma siamo ancora molto lontani dalla razionalizzazione e dal controllo di una produzione eccedente e pletorica che danneggia, in ultima analisi, le poche industrie che ancora diano garanzia di rigore e serietà scientifica. I prontuari delle Mutue, diventati tavole della legge, impongono discutibili discriminazioni. Il medicinale escluso dal rimborso è peggiore o migliore dei suoi succedanei? la Mutua protegge la nostra salute o il proprio bilancio?

La mancanza di brevetti è la prima responsabile in Italia della moltiplicazione illimitata dei prodotti farmaceutici, con tutti gli equivoci che ne conseguono. Ditte « pirata », sprovviste perfino di adeguati laboratori, plagiano i prodotti delle industrie più attrezzate e li mettono sul mercato. Anche se più rigorosa che in passato, la procedura per ottenere la registrazione da parte del Ministero della Sanità consente ancora raggiri e scappatoie. Dall'eccesso di produzione deriva la necessità d'incrementare le vendite attraverso una pubblicità sfrenata e senza scrupoli. Le aziende farmaceutiche italiane « fanno ricorso a pratiche commerciali o a tecniche persuasive spregiudicate », afferma

dei pasti

un rapporto del CENSIS (Centro Studi Investimenti Sociali). Gli scienziati, i ricercatori disinteressati, se mai ce ne furono, cedono il passo ai maghi del marketing.

Come sembrano lontani i tempi in cui Trilussa acconsentiva a fare la pubblicità alla Pasticca del Re Sole; e quanto ci appare ingenua la propaganda che sulle pagine della «Lettura» (anno 1916) la Farmacia Vermondo Valli svolgeva a favore del proprio carbone vegetale « Zimantrax », portentoso contro i gas intestinali.

Lo slogan: « volete la salute? Bevete il Ferro China Bisleri » era apparso per la prima volta sulla Tribuna Illustrata del 22 giugno 1890. Era uno slogan amichevole, scherzosamente iperbolico, senza la fredda premeditazione delle odierne formulette che pretendono di convincerci davvero dei miracoli di certi aperitivi a base di erbe.

Su un celebre settimanale illustrato, anno 1928, troviamo questo annuncio: « Il cervello indebolito per qualunque causa, riacquista energia normale, memoria pronta, svegliatezza, mercé il **Conceptus** alimento eroico del cervello e dei nervi. Rinvigorisce l'organismo, dà un aspetto sano, florido, ingrassa in modo sorprendente, infonde spirito gaio, allegro, ridonando il piacere della vita. Una sola dose che costa L. 14 fa ottenere effetti insperati ». Gonfiature enfatiche che nessuno prendeva sul serio, proprio per il candido miracolismo sbandierato più in termini di favola che di imbonitura. I nostri padri restavano saldamente ancorati alla fiducia per l'Olio di fegato di merluzzo e per il purgante Gazzoni. Non erano disposti a lasciarsi turlupinare dalle novità. A nome di tutti, Petrolini ristabiliva le distanze cantando questa ironica strofetta: « M'hanno ordinato tante medicine / p'er male che ci ho drento nella panza / però, fra scatolette e boccettine / c'è più de robba scritta che sostanza. / C'è un opuscolo stampato / che m'ha proprio entusiasmato: / adesso ho fame: / de certo m'ha guarito la reclame ». Che avrebbe detto Petrolini di fronte alla propaganda odierna così subdola, astuta e capillare? Le industrie farmaceutiche spendono per la pubblicità e le attività promozionali duecento miliardi l'anno, una cifra di gran lunga superiore a quella dedicata alla ricerca scientifica. I medici italiani ricevono ogni giorno in media dieci dépliant pubblicitari. E fossero solo i « dépliant », poco male, ci sono anche, più convincenti, i donativi.

Per tacere dell'esercito di ventimila propagandisti che, cartella sotto il braccio, assediano i medici ospedalieri al fine di convincerli della bontà del più recente prodotto.

Ma, attraverso i « mass media », la propaganda punta anche al grosso pubblico. Si osannano i pregi del farmaco, e se ne nascondono le controindicazioni e i rischi, con caute e generiche allusioni, con frasette circospette e reticenti. Per carente informazione sulle controindicazioni di alcuni medicinali, dal settembre scorso la pretura di Roma ha avviato un'azione penale a carico di sette industrie farmaceutiche. Auguriamoci che le prevedibili perizie e controperizie non facciano insabbiare l'inchiesta, rinviandone le conclusioni alle calende greche. Da parte sua, il Ministero della Sanità ha disposto la revisione dei testi di tutti i foglietti illustrativi dei prodotti medicinali. Entro il 13 maggio 1976, le industrie farmaceutiche dovranno presentare foglietti illustrativi « aggiornati ». Per i prodotti d'origine straniera, il dépliant dovrà contenere la « traduzione giurata » di quello originario. Auguriamoci che la burocrazia non dorma, vanificando la disposizione. Di segno negativo, è un'altra notizia, sempre di questi giorni. La legge antidroga che, originariamente annoverava fra le sostanze stupefacenti i barbiturici, è stata rimaneggiata e il testo definitivo ormai approvato, si limita ad incaricare il Ministero della Sanità di selezionare alcuni (pochi) barbiturici « pesanti » che verranno assimilati agli stupefacenti. Tutti gli altri resteranno in commercio, senza ripercussioni per un mercato che va a gonfie vele con un fatturato che nel 1974 è stato di venti miliardi. Le ripercussioni, semmai, ci saranno sulla pelle dei consumatori (in un solo anno sono stati registrati ottocento decessi per abuso di sostanze barbiturichе).

Da tempo, gli italiani sono saliti ai primissimi posti in Europa per il consumo dei medicinali, ma questo poco invidiabile primato non basta a placare la nostra insicurezza.

Al contrario, l'insoddisfazione e la delusione provocate dai farmaci tradizionali si prestano a speculazioni e a strumentalizzazioni d'altro tipo. Ecco allora farsi avanti una farmacopea che si fonda esclusivamente sui rimedi naturali, rivalutando le piante medicinali, riconosciute amiche e alleate dell'uomo. Quante ne hanno dette e scritte sulla « pappa » a base di miele, l'alimento prezioso dell'ape regina ricco di proteine e d'idrati di carbonio. E il fungo cinese che faceva mirabilia? Nessuno ci crede più, povero fungo. Adesso è in auge uno sciroppo ricavato dal ginseng, una radice che i medici cinesi utilizzano da cinquemila anni. Ma non ci sono solamente il ginseng e la millenaria saggezza del Celeste Impero. Coloro che sperano dall'assunzione di un farmaco la conquista di una nuova salute, di una rinnovata efficienza fisica, hanno una patria ideale cui rivolgere i loro passi: la Svizzera. Dopo aver fatto quattrini a cappellate col Gerovital (la cui vendita era proibita in Italia) gli astuti farmacisti di Chiasso, e in genere di tutta la fascia di frontiera italo-elvetica, hanno trovato nuove fonti di lucro, smerciando medicine di fabbricazione straniera, dalle virtù a dir poco straordinarie. Una fama consolidata che fa della Svizzera il luogo della convalescenza e delle vacanze, il paradiso delle cliniche modello, costituisce il miglior supporto psicologico per queste manovre. L'ultimo in ordine di tempo di tali rimedi portentosi è finito « a schifio ». L'Ambrozium veniva reclamizzato come potente rigeneratore organico, per di più attivo contro alcuni gravi morbi.

Si è scoperto che era fabbricato clandestinamente in un capannone presso Locarno, manipolando alla peggio un ricostituente generico di marca iugoslava.

La polizia svizzera ne ha disposto il sequestro (novembre 1975). Sequestrate, sequestrate. Non riuscirete mai a spegnere la disperata illusione, la ricorrente speranza, la attesa salvifica che alberga nel cuore degli uomini: trovare farmaci che debellino le malattie più paurose, che allontanino la vecchiaia, che ridonino ai sofferenti la gioia di vivere.

M. B.

25 dicembre 1870, ore 16,2

di LIVIO JANNATTONI

L'ATTIVITA' perenne, a ciclo continuo, che si svolge sui binari dall'epoca di Stephenson, fa sì che ad ogni solennità natalizia corrisponda pure un Natale esclusivamente ferroviario, animato dagli agenti e dai mezzi messi a disposizione di coloro che proprio a causa di quelle festività hanno necessità di spostarsi da una località all'altra. Considerazioni dalle quali si affaccia prepotente il ricordo di una famiglia romana a cavallo degli anni Trenta.

Mio padre faceva parte del personale viaggiante e, sia per normale attività di servizio che per l'impossibilità di fruire del congedo in periodo di intensificato traffico (i tempi ignoravano qualsiasi diritto sindacale), difficilmente riusciva a passare con noi Natale o Capodanno. Allora più di oggi si usava però contrassegnare col fischio prolungato delle locomotive, in corsa lungo la linea o ferme in stazione, il trapasso dall'uno all'altro giorno di quelle ricorrenze. E la strepitosa passerella sonora, col « vapore » di timbro tutto diverso da quello secco e gelido del « locomotore », aveva il consolante potere di collegarci immediatamente, idealmente, con papà lontano, e di brindare come se fosse con noi.

Ma oltre cento anni fa, nel 1870, e al di là della stessa risonanza religiosa, il Natale fu veramente e gloriosamente tutto ferroviario. Si trattava del Fréjus, del Moncenisio, la prima grande galleria alpina, che dal 31 agosto del 1857 i minatori venivano scavando in rettilineo, avendo posto i due cantieri l'uno a nord, sopra Modane, l'altro a sud, presso Bardonecchia. Nei progetti avrebbe dovuto raggiungere 12.200 metri esatti. Ed effettivamente, già dalla fine di novembre, approssimandosi a questa mèta, ciascuna delle due squadre avanzanti credette di avvertire i boati delle mine fatte brillare nella opposta parte. Senonché, toccando il 22 dicembre la prevista lunghezza di perforazione (7.074 metri in territorio italiano e 5.146 in quello francese), nulla di sensazionale era ancora accaduto, insinuando amari timori nell'animo dei tecnici e delle maestranze. Un errore di calcolo aveva portato le due avanzate a non incontrarsi? E già da allora si continuava forse a scavare in due gallerie parallele, affiancate o sovrapposte?

La speranza di un preciso riscontro fra realtà e previsioni tornò invece a riaffacciarsi il 22 dicembre, e la notizia viaggiò per telegrafo da Modane a Bardonecchia. « Allo scoppio vostre mine roccia vibra... A quest'ora circa metri 5,50 ci separerebbero ». E subito il giorno seguente, 23: « In questo momento nostra perforazione finita. La vostra continua ancora...

Nel tondo, l'incontro tra italiani e francesi dopo l'abbattimento dell'ultimo diaframma di roccia. Sotto, passa la prima locomotiva sotto il Moncenisio.

faremo sparo mine... ore 5 e mezzo precise ora nostra pendola ufficio. Prima però proveremo battere con la mazza nove colpi distinti in tre gruppi di tre e cioè alle cinque e mezzo precise ». Le comunicazioni ripresero all'alba di Natale, alle 3 e 45 del mattino. « Indizi prossimo incontro sempre più evidenti... Poco fa nostro scalpello lasciato nel foro oscillava e suonava per colpi vostre perforatrici. Perforazione sarà finita tra un'ora circa, dopo ascolteremo vostri colpi sonda... ». Verso le 16 l'ultimo diaframma di roccia veniva infatti perforato nel mezzo, ma al raggiungimento dei 12.242,55 metri complessivi, dei quali 7.089,25 in territorio italiano e 5.153,30 in territorio francese.

La galleria era compiuta e Severino Grattoni poteva inviare a Germano Sommeiller il telegramma seguente. « Dal fondo galleria, 25 dicembre 1870. All'ing. Sommeiller, Torino. In questo momento, ore quattro e venticinque minuti, la sonda passa attraverso l'ultimo diaframma

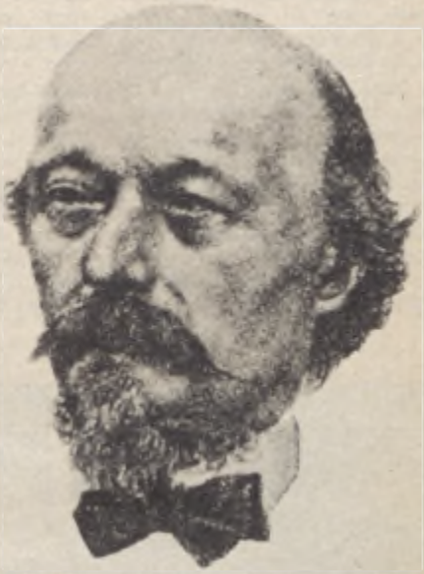
5: appuntamento in galleria

La cronaca di quel lontano Natale, quando la sonda passò attraverso l'ultimo diaframma della Galleria del Fréjus

di quattro metri esattamente nel mezzo. Ci parliamo da una parte e dall'altra; il primo grido ripetuto dalle due parti fu Viva l'Italia. Venite domani. Grattoni ».
Lo storico documento concorda in pieno con quanto doveva poi far conoscere il « Bollettino delle Strade Ferrate », che si pubblicava pure a Torino. « Il 25 dicembre, giorno che rimarrà memorabile nei gloriosi successi della scienza e dell'industria italiana, alle ore 4,25 pomeridiane la sonda passa attraverso l'ultimo diaframma di 4 metri *esattamente nel mezzo*. Questo stupendo risultato — continua il cronista — dagli astanti venne in quel momento accolto con entusiasmo indescrivibile e ripetutamente al grido di *Viva l'Italia*. Il giorno successivo l'ultima mina abbatté completamente la piccola parte di roccia che ancor vi rimaneva e la Galleria poté essere percorsa da una parte all'altra.
Lo stesso 26 dicembre, in cui il sindaco di Torino, F. Rignon, faceva affiggere un manifesto in cui era scritto tra l'altro: « S'apra l'animo a grandi speranze; e ci allieti il pensiero di quanto bene sarà feconda alla Patria nostra, ora interamente libera ed una, questa opera di moderna civiltà e di vero progresso ». Con chiara allusione all'entrata in Roma delle truppe italiane, avvenuta appena il 20 settembre precedente.
Un Santo Stefano che vide far ressa all'imbocco della galleria, lato Bardonecchia, per assistere ad « una vera festa della scienza e dell'arte », come ribadiva ancora il « Bollettino delle Strade Ferrate » nel numero successivo. E onor di firma non mi vieta di riportarne altri brani. Vi assistevano, annota il solito cronista, oltre Sommeiller, Grattoni e « gli altri ingegneri del lavoro », l'Amilhau, direttore delle Ferrovie dell'Alta Italia, il prof. Lessona, l'on. deputato Dina, « e molti altri distinti personaggi, con un corteo di operai lieti e superbi dell'opera loro ». E prosegue con uno squarcio caravaggesco. « Le folte tenebre erano rischiarate dai lumi dei lavoratori. Nello strato di roccia che divideva ancora le due parti della galleria era già un buco, attraverso il quale si poteva dare una stretta di mano ai lavoratori ch'erano dall'altro lato. Le mine erano preparate da una parte e dall'altra, non restava che caricarle ed appiccarvi il fuoco ».
Alle ora 4,50 si ode infatti un violento fragore. Ci sono gli scudi protettivi, ma i lumi si spengono tutti egualmente. « Al primo succedono altri; il fumo e l'odore della polvere invadono la galleria; si sentì un po' di fresco, ma per pochi minuti; finalmente la breccia è aperta! Momento solenne! ». Ed era tutto un urtarsi, un pigiarsi, per passare dall'altra parte. « Primo ad attraversare fu il Grattoni — cedo nuovamente la parola al cronista contemporaneo —; bisognava abbassare il capo per non dar di cozzo contro la roccia. Mentre da Bardonecchia si andava verso Modane, da Modane si veniva di qua; era una doppia corrente. Quanti amplessi! quante strette di mano! Il primo grido fu Viva l'Italia! Viva Vittorio Emanuele! ripercosso lungo tutta la galleria ».

Evidentemente dimenticando, il nostro bravo resocontista, che al di là c'era la Francia, anche se prostrata dai lutti della guerra, dall'occupazione tedesca. Pressato dall'esultanza, a lui interessava soltanto concludere che « il grande avvenimento era compiuto, dopo 13 anni e 40 giorni di lavoro », vincendo così l'opposizione degli increduli con « la prepotenza del fatto ».

L. J.



Germano Sommeiller e Severino Grattoni (sotto) ai cui nomi resta legata la progettazione e l'esecuzione dei lavori della galleria del Fréjus.

CINEMA

Amici miei: tra amarezza e scherno

L'ANNO scorso il grosso successo di **Profumo di donna** e **C'eravamo tanto amati**; quest'anno il successo di **Amici miei.** La commedia all'italiana, dopo un lungo periodo di stanchezza, sembra aver ritrovato nuovo vigore. In realtà il destino della commedia all'italiana, come genere cinematografico, è sempre stato precario: bene accettata dal pubblico ma poco considerata dalla critica. Il motivo è abbastanza ovvio. E' un vizio antico quello di considerare con meno attenzione il cinema « comico » rispetto a quello « drammatico », come quello di separare il cinema « commerciale » dal cinema cosiddetto « d'autore ». Così facendo si commette però un grosso errore perché il cinema commerciale (da Mattoli a Matarazzo, da Totò alla coppia Nazzari-Sanson, dai film di avventura di Freda ai film mitologici di Cottafavi, fino a giungere alle commedie di Risi e Comencini o ai western di Leone e Sollima) ha occupato sempre uno spazio importante nella storia del cinema italiano, sempre ponendosi come prioritario il problema del pubblico, nella consapevolezza che il film è qualcosa che non finisce sullo schermo ma si prolunga nella sala, nella mente degli spettatori e, quindi, in qualche modo, incide anche nella società che lo produce. Va sottolineato, inoltre, che nella commedia si parla, di politica come di sesso, con una schiettezza e una libertà che spesso è vietata al genere « serio »; e comunque quella schiettezza e quella libertà toccano il pubblico molto più in profondità. Nella storia della commedia all'italiana troviamo di tutto: l'evoluzione del ruolo della donna e la sua conferma, la funzione della vacanza, il fascino della pubblicità e la precarietà del boom economico. La commedia all'italiana è sempre disponibile ad inglobare i temi e i sentimenti dell'ultima ora, a trasformare in personaggi e vicende l'ultimo articolo dell'**Espresso** o di **Panorama.** Ricchi e poveri vi trovano lo stesso posto, così come lo trovano il supermaschio e l'impotente, la moglie « bambina » e la mangiatrice di uomini: tutti coinvolti nello stesso sorriso, tutti guardati con la stessa ironia. E' sempre un ridere di ciò che siamo, di ciò che aspiriamo ad essere. Insomma dagli « stracci » gloriosi del neorealismo alle « commedie » di Risi e Monicelli il passo è più breve di quanto si crede.

Pensavamo a tutte queste cose guardando **Amici miei,** il film che Mario Monicelli ha realizzato sulla base di un'idea elaborata da Pietro Germi poco tempo prima di morire, e che tanto successo di pubblico sta ottenendo in queste settimane. Facevamo quei pensieri perché **Amici miei** è un film divertente che però genera una grande amarezza. Il film narra la storia di cinque amici di mezza età che, periodicamente, si ritrovano insieme per vivere qualche incredibile giornata di follie e di bravate. Un po' teppisti e un po' pagliacci, i protagonisti del film, tra scoppi di tumultuosa allegria e momenti di sconforto e malinconia, lasciano trasparire un assoluto vuoto morale, una totale mancanza di ideali o interessi esistenziali. Dentro di loro non c'è nulla e intorno a loro c'è solo grigiore. Il loro modo di vivere e l'esasperazione con cui cercano (o si illudono) di divertirsi trasmette alla fine del film un acuto senso di malessere. Un malessere che appartiene certamente ai protagonisti di **Amici miei** ma che, a ben guardare, è anche un sintomo del tempo in cui viviamo. Al di là di queste considerazioni, tuttavia, il film ha delle scene di quasi irresistibile divertimento, e si propone tra i più validi della stagione.

A livelli di grande bravura tutti gli interpreti, dal sempre ottimo Ugo Tognazzi ad Adolfo Celi, da Philippe Noiret (uno degli attori più richiesti del momento) a Gastone Moschin, da Duilio Del Prete alla bellissima Silvia Dionisio.

Mario Monicelli, alle prese con un film ideato per le corde stilistiche di un altro regista, si conferma qui come autore di grande esperienza e capacità professionale.

I FILM DA VEDERE

— **Andrei Roublev** di Andrei Tarkosky

— **Una romantica donna inglese** di Joseph Losey

— **Mean streets** di Martin Scorsese

— **Divina creatura** di Giuseppe Patroni Griffi

— **Amici miei** di Mario Monicelli

— **I tre giorni del condor** di Sydney Pollack

— **Lenny** di Bob Fosse

— **Il fantasma del palcoscenico** di Brian De Palma

TELEVISIONE

Il romanzo popolare

UN PROGRAMMA televisivo singolare ma anche interessante e pertinente è stato certamente **Romanzo popolare,** il ciclo di cinque sceneggiati andato recentemente in onda per la regia di Ugo Gregoretti. Abbiamo volutamente usato l'aggettivo « pertinente » proprio perché pensiamo che la televisione, per la singolarità dei mezzi espressivi-comunicativi a disposizione e l'estensione del pubblico a cui si rivolge, sia particolarmente tagliata ad un certo tipo di operazione culturale, basata sulla formazione e la riflessione.

Con **Romanzo popolare,** infatti, non si è voluto solo fare opera di informazione su una letteratura di second'ordine (il romanzo d'appendice), ma si è posta l'attenzione soprattutto sulle strutture e sulle tecniche narrative di quella letteratura (l'equilibrio tra consolazione e compensazione, la punizione come catarsi, il meccanismo delle lacrime, l'uso della suspence e dell'orrido ecc.). Lo scopo era quello di portare alla luce i veri motivi del successo incontrato da quei romanzi e la « filosofia » morale e politica che essi cercavano di tramandare.

Romanzo popolare ha tracciato un panorama attendibile della narrativa popolare italiana dell'ottocento attraverso la presentazione di cinque opere particolarmente esemplificative:

L'assedio di Firenze di Francesco Domenico Guerrazzi per il filone storico; **I misteri di Napoli** di Francesco Mastriani per il filone sociale-meridionale; **I ladri dell'onore** di Carolina Invernizio per il filone piccolo-borghese; **Gli ammonitori** di Giovanni Cena per il filone sociale in ambiente operaio; **La freccia nel fianco** di Luciano Zuccoli in rappresentanza del filone cosiddetto « proibito ».

Le intenzioni di Gregoretti erano evidenziate anche dal tipo dei suoi interventi personali operati nel corso delle varie puntate. Poiché si trattava di opere poco conosciute e dall'intreccio quasi sempre incredibilmente complicato, gli interventi didascalici del regista avevano un duplice scopo: da una parte servivano a semplificare la narrazione per condensarla nello spazio di una puntata televisiva, dall'altra proponevano o stimolavano provocatoriamente una lettura socio-politica sui lavori presentati e sui temi che emergevano.

Tutt'altro tipo di operazione è stata invece proposta con lo sceneggiato televisivo **L'amaro caso della baronessa di Carini,** scritto da Lucio Mandarà e diretto da Daniele D'Anza. Pur trattandosi di una storia originale innestata su una vicenda reale, i realizzatori hanno volutamente calcato i toni espressivi del loro lavoro per dargli un taglio da « feuilleton ». Sottolineando emotivamente tutti i momenti drammatici di cui la storia narrata era piena si è fatta un'operazione esattamente opposta a quella di Gregoretti. Cioè, mentre con **Romanzo popolare** si sono usati i caratteri della letteratura « d'appendice » per svelarne soprattutto l'aspetto mistificante, con **L'amaro caso della baronessa di Carini** è stata fatta invece un'azione di recupero per cercare (e trovare) un facile successo. Certo, molto probabilmente la maggioranza del pubblico avrà gradito più il lavoro di D'Anza che quello di Gregoretti (e i risultati del servizio opinioni della Rai-Tv ne daranno presto conferma). Ma qui bisognerebbe aprire tutto un altro discorso.

SEGNALAZIONI / TV

Un giallo tutto « suspence » è attualmente in fase di avanzata lavorazione negli studi televisivi di Napoli. Il regista Carlo Di Stefano ha, infatti, in fase di allestimento un'intricatissima vicenda dal titolo « Lo sa solo il pesce rosso » di Jean Barbier e Dominique Nohain, che ha ottenuto grande successo a Parigi e che è ancora nei cartelloni dei teatri francesi. Il giallo prende lo spunto da un assassinio, del quale unico testimone è il pesce rosso del titolo. Fra gli interpreti principali ci sono Edda Di Benedetto, Giuliana Calandra, Mario Carraro, Franco Giacobini, Roldano Lupi e Giampiero Bianchi.

E' in preparazione un nuovo ciclo di originali TV dal titolo « Le buffe solitudini ». Le commedie di questa serie sono « Attrice nota, sola d'estate », « Il rigorista » e « La casa nuova »; i tre lavori portano la firma di Silvano Ambrogi, il famoso autore de « I burosauri ». Fra gli interpreti principali ci sono Olga Villi, Stefano Satta Flores, Teresa Ricci, Roldano Lupi e Adriana Innocenti.

Massimo Ranieri apparirà in TV nei panni di un giovane radiotecnico, per il quale un'avvenente sceneggiatrice (Loretta Goggi) perde la testa. Ranieri sarà, infatti, il protagonista dello « special » diretto da Vito Molinari, intitolato « Dal primo momento che t'ho vista ».

LIBRI

Letture di Natale

ANCHE quest'anno è segnalato un arrivo massiccio nelle librerie dei cosiddetti libri-strenna. I titoli sono molti, i prezzi alti, ma la qualità non è sempre di buon livello. Crediamo di fare cosa utile proponendo un elenco sistematico dei libri più interessanti.

LETTERATURA E POESIA

L'autunno del patriarca di Gabriel Garcia Marquez, Feltrinelli Editore, L. 4.000.
Il celebre autore di « Cent'anni di solitudine » nel suo ultimo, attesissimo romanzo.

Verità e menzogna di Guido Piovene - Mondadori Editore, pp. 157, L. 3.000.
Il romanzo postumo di Piovene. Il tema della « morte universale » in un ritorno ai luoghi e alle persone dell'infanzia.

Paura di volare di Erica Jong - Bompiani Editore, pp. 422, L. 4.000.
Un sicuro best-seller dei prossimi mesi. Le picaresche avventure di una donna del nostro tempo tra scandalo e divertimento.

Burr di Gore Vidal - Bompiani Editore, L. 4.500.
Un divertente e divertito romanzo storico con i « padri fondatori » degli Stati Uniti come protagonisti d'eccezione.

Le Poesie di Pier Paolo Pasolini - Garzanti Editore, pp. 784, L. 10.000.
In un unico volume tutta l'opera poetica di Pasolini.

Rimbaud - Mondadori Editore, L. 9.000.
L'opera completa di uno dei più grandi esponenti della poesia moderna.

STORIA E POLITICA

Enciclopedia storica a cura di Salvatore Sechi ed Enrica Collotti Pischel - Zanichelli Editore, L. 4.500.
Personaggi storici, Stati e popoli, eventi e luoghi, cronologia universale, bibliografia ed atlante storico, in un compatto e utilissimo volume.

Il movimento operaio italiano di Franco Andreucci e Tommaso Detti - Editori Riuniti, Roma - pp. 562, L. 8.000.
Un dizionario biografico del movimento operaio italiano.

L'Uomo Qualunque 1944-48 di Sandro Setta - Laterza Editore, Bari - pp. 342, L. 6.000.
Un'analisi storiografica sulla fortuna e il declino d'un movimento d'opinione che ebbe notevole incidenza nella vita politica italiana del dopoguerra.

L'Italia partigiana, antologia a cura di Giorgio Luti e Sergio Romagnoli - Longanesi Editore, Milano, pp. 374, L. 5.000.
Scritti e testimonianze dirette di storici, politici, narratori, poeti e combattenti.

Comando bombardieri: Operazione Europa di Giorgio Bonacina - Longanesi Editore, Milano - vol. con ill. - L. 7.000.
La strategia aerea alleata ricostruita meticolosamente sulla base di documenti ufficiali e finora inediti.

BIOGRAFIE

Garibaldi di Jasper Ridley - Mondadori Editore, pp. 856, L. 8.500.
La verità storica su un mito nazionale. Una biografia completa di Garibaldi scritta da uno storico inglese, lontana dalle oleografie ufficiali o dalle trattazioni di maniera.

Cesare Battisti: ritratto di un « alto traditore » di Claus Gatterer - La Nuova Italia Editrice, Firenze - L. 4.500.
Le complesse matrici culturali e ideologiche in cui si è formato e ha vissuto Cesare Battisti.

PER I RAGAZZI

Storie proprio così di Rudyard Kipling - Mursia Editore, L. 4.000.
Storie tra fantasia e umorismo con gli animali come protagonisti.

Watanka di Beppe Madaudo - Vallardi Editore, Milano - L. 5.000.
Egregiamente illustrata la vera storia degli indiani d'America.

Io Robin Hood di Anie e Michel Politzer - Vallardi Editore, Milano - L. 3.500.
Le avventure di Robin Hood e insieme un incantevole ritratto del mondo medioevale ricostruito con miniature e documenti d'epoca.

Popoli che scompaiono di M. A. Capitanio e C. Corrain - Mondadori Editore, pp. 143, L. 4.500.
Descrizione e analisi di usi e costumi di popolazioni la cui estenzione culturale e fisica appare purtroppo prossima: dai Pigmei, ai Tuaregh, agli Zingari.

Il selvaggio West di Andrew Mac Neil - Fratelli Fabri Editori, vol. ill. a colori, L. 2.000.
Cercatori d'oro, colonizzatori, guerre fra bianchi e indiani: tutto il « mito » del West.

A Ovest della legge di Piero Pieroni e Riccardo Gatteschi - Fratelli Fabbri Editori, vol. ill., pp. 192, L. 4.500.
Jesse James, Billy the Kid, Pat Garret ecc. visti attraverso documenti, racconti-verità, illustrazioni.

VARIE E CURIOSITA'

Il purosangue di Luigi Gianoli - Longanesi Editore, Milano - vol. ill., L. 15.000.
Storie e genealogie dei più famosi galoppatori di tutto il mondo e di ogni epoca.

GRATIS
a casa vostra
UN'OPERA REALIZZATA NEL 1975

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 1975

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 160.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

Grande formato (cm 27,5x20), carta patinata di lusso, copertina rilegata con fregi in oro

per lire

100.000

(con un abbuono speciale di L. 60.000)

Spedite il tagliando e riceverete 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)

Tagliando da inviare inoltrato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma - Tel. 83.93.448.
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 mi riservato e pagherò sull'importo ridotto di L. 100.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate;
☐ usufruire dell'abbuono di L. 70.000 e pagherò quindi l'importo ridotto di L. 90.000 che verserò, senza anticipo, in 9 rate;
☐ usufruire dell'abbuono di L. 80.000 e verserò in un'unica soluzione le rimanenti 80.000.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta

Firma _____
Cognome _____ Nome _____
Tessera n. _____ Città _____ Cap. _____ N. _____
Via _____

DISCHI

a cura di PAOLO MAGLIOZZI

Andrea lo Vecchio

PRIMO long playing per Andrea Lo Vecchio, autore non troppo conosciuto al grande pubblico, anche se ha al suo attivo qualche importante successo come, tanto per fare un esempio, « ...E poi » il celebre brano portato al successo da Mina e firmato insieme a Shapiro. In questo disco, intitolato « Di avventura in avventura » il cantautore ci propone alcune facce della sua personalità artistica, quella seria, quella spensierata e quella, diciamo così, impegnata. Così accanto a brani più o meno accettabili quali « Magari chissà » o « Desiderio d'evasione » troviamo piccoli gioielli come « Per... », già incisa da Ornella Vanoni e scritta anch'essa in collaborazione con Shapiro, « Africa », un ritratto sentimental-poetico, (scusate la parola) del continente africano, visto più come speranza per l'umanità, come ultima spiaggia, come riparo dalla catastrofe del vecchio continente che come realtà politica in se stessa, « Quel poco che so, con onestà », che è una specie di conferma di « Africa », un brano che anche questo sembra uscito dall'anima. Molto sentiti sono i testi, che grazie anche alle musiche, semplici, lineari, riescono a fondersi in gioco di luci difficilmente riscontrabili in altre opere del genere.

Anche i collaboratori che Lo Vecchio ha scelto per sé confermano il suo orientamento musicale: gli arrangiatori, Natale Massara e Shel Shapiro (che ha anche prodotto il disco insieme a lo stesso Lo Vecchio), gli strumentisti, fra i quali ricordiamo Gigi Cappellotto (basso), Tullio De Piscopo e Ellade Bandini (batteria), Sergio Farina (chitarar), Simon Luca e i Fratelli La Bionda per i cori.

Da notare che da questo long playng è stato tratto un 45 giri formato da « Africa » e da « Di avventura in avventura ». Entrambi i dischi sono stati incisi per la Aguamanda e sono distribuiti dalle Messaggerie Musicali.

CLASSIFICA 45 GIRI

1) PROFONDO ROSSO
Goblin (Cinevox)
2) THE HUSTLE
Van McCoy & The Soul City Symphony (Avco)
3) PAGLIACCIO
Alunni del Sole (Produttori Associati)
4) LILLY
Antonello Venditti (RCA Italiana)
5) L'IMPORTANTE E' FINIRE
Mina (PDU)
6) FOOT STOMPIN MUSIC
Hamilton Bohannon (Brunswick)
7) GAMMA
Enrico Simonetti (Cinevox)
8) DOGGY DOGGY
The Yorkshire (Geb)
9) DOGGY DOGGY
Bulldog (Blue Jean)
10) UN ANGELO
I Santo California (Yep)

33 GIRI E NASTRI

1) PROFONDO ROSSO
Goblin (Cinevox)
2) WISH YOU WERE HERE
Pink Floyd (Harvest)
3) UOMO MIO BAMBINO
Ornella Vanoni (Vanilla)
4) LILLY
Antonello Venditti (RCA Italiana)
5) RIMMEL
Francesco De Gregori (RCA Italiana)
6) DISCO BABY
Van McCoy & The Soul City Symphony (Avco)
7) INSIDES OUT
Hamilton Bohannon (Brunswick)
8) EXPERIENCE
Gloria Gaynor (MGM)
9) 20a RACCOLTA
Fausto Papetti Sax (Durium)
10) DISCHI CALDI... CALDI... CALDI... 1
Esecutori vari (Ghibli)

SONO USCITI SUL MERCATO...

45 GIRI

Sogni di un vecchio ragazzo / Quando allo specchio - Andrea Antonelli (Ghibli).
Adriana / L'abitudine - Mario Guarnera (PDU).
Momenti d'amore / Anche gli angeli piangono - Orchestra Tony Iglio (Europlay).
Ora il disco va / Irlanda - Umberto Napolitano (Warner Bros.).
Balas / Abre alas - Los Machucambos (Decca).
Blue frog / Moonlight fish - Enrico Simonetti (Harmony).
La tartaruga / Al pranzo di gala di Babbo Natale - Bruno Lauzi (Numero Uno).
Lui no / Solo una notte - Miss Evelyn (Ghibli).

33 GIRI E NASTRI

Beano featuring Candy baby - Beano (Decca).
Renaissance - Ray Charles (London).
From mighty oaks - Ray Thomas (Threshold).
Rockin' all over the world - John Fogerty (Fantasy).
Rocchi - Claudio Rocchi (Ariston).
Eu sou o samba - Jair Rodrigues (Philips).
Live in Montreaux - Agorà (Atlantic).
Postcard - Middle of the Road (Ariola).

E' BENE SAPERLO Notizie per il Personale

AUMENTO INDENNITA' INTEGRATIVA SPECIALE — Con decreto del Ministro del Tesoro 21 ottobre 1975, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 290 del 31 ottobre 1975, la misura dell'indennità integrativa speciale per il personale in attività di servizio è stata elevata, per il semestre 1° gennaio - 30 giugno 1976, da Lire 57.700 a L. 69.872 mensili. La nuova misura dell'indennità integrativa speciale sarà liquidata a cominciare dai ruoli paga normali del prossimo mese di gennaio.

La suddetta nuova misura prevista a favore del personale in attività di servizio va liquidata anche agli Incaricati di servizi ed ai loro Coadiutori familiari, con le modalità ed i criteri già noti, tenendo presente che l'indennità stessa per i Coadiutori familiari degli Incaricati ammonta a L. 2.687 per ogni giornata lavorativa e a Lire 335 per ogni ora di lavoro effettivo.

Il decreto in principio citato prevede inoltre l'aumento dell'indennità integrativa speciale da L. 46.160 a Lire 55.898, per lo stesso semestre, a favore dei titolari di pensione dirette, indirette e di riversibilità e di assegni vitalizi a favore degli Assuntori. Conseguentemente, gli Uffici preposti alla liquidazione delle anticipazioni di pensioni, nel determinare l'ammontare, dovranno attribuire agli aventi titolo, per il cennato semestre, l'indennità integrativa speciale nel nuovo importo mensile di L. 55.898.

COOPERATIVE EDILIZIE — Carofitto: tempo di cooperativismo. A cura della cooperativa edilizia « Villa Patrizi 2000 » è stata edita una « Guida pratica per i soci delle Cooperative Edilizie » di Leandro Ascioni in cui, in forma piana ed accessibilissima, grazie alla competenza ed esperienza dell'autore, vengono illustrate modalità di istituzione delle cooperative, norme di gestione e quanto altro possa essere utile a quanti già fanno parte, o intendono farsi promotori, di una iniziativa così altamente sociale.

L'opuscolo, del prezzo di L. 2300, può essere richiesto a: Cooperativa Edilizia « Villa Patrizi 2000 » - Via Gaeta, 16 - 00185 Roma.

CONCORSI PUBBLICI

Posti	QUALIFICHE	Destinazione assumendi	NOTE
IN CORSO DI ESPLETAMENTO:			
28	**CAPO DEPOSITO** (Trazione)	TO.MI.CA.	Id. 78; in corso assunzione vincitori
15	**DISEGNATORI** (Trazione)	Serv. Trazione	Id. 43; in corso approv. graduatoria
50	**DISEGNATORE** (Lavori)	Comp.ti tutti	Id. 427; idem
95	**CAPO TECNICO** (I.E.)	TO.MI.TS.BA.RC.CA.	Id. 229; idem
40	**SEGRETARIO** (ragioniere)	D.G.	Id. 415; in corso assunzione
75	**APPL. TECN.** (Lavori)	Comp.ti tutti meno GE.NA.	In corso definiz. o approv. graduat. comp.li
22	**APPLICATO STENODATT.FO**	D.G.	Disposta assunzione di tutti gli idonei
7	**ISPETTORE** (ing. ind.le)	C.E.U.	Id. 23; in corso compil.ne grad.ria
22	**SEGRETARIO** (amm.vo)	D.G.	Inizio pr. orale 12.1.1976; amm. 1622
6	**ISPETTORE** (mat. ed altre)	C.E.U.	Id. 15; in corso compilazione grad.ria
18	**ISPETTORE** (giur. ed altre)	D.G.	Elab. 1ª prova 574, 2ª prova 500; in corso rev.
18	**ISPETTORE** (econ. e comm.)	D.G.	Elab. 1ª prova 228, 2ª prova 193; in corso rev.
90	**CAPO STAZIONE**	VR.VE.TS.AN.NA.BA.RC.CA.	Dom.de perv.te 52.655; prove scritte 4-5/1/76
130	**CAPO GESTIONE**	Comp.ti tutti meno RM.PA.	In corso es. dom.; prove scritte prev. aprile '76
90	**APPLICATO**	Comp.ti tutti meno GE.BO.	Dom.de perv.te 61.299; 1ª pr. scritta 25.1.1976
201	**OPERAIO QUAL.** (Lavori)	Comp.ti tutti	Esame domande pervenute
200	**OPERAIO ARMAMENTO**	Comp.to Torino	Esame domande pervenute
90	**ISPETTORE** (ingegnere)	D.G.	Dom.de perv.te 1.990; prove scritte 17-18/1/76
2	**ISPETTORE** (fisica)	Ist. Sperim.le	Domande pervenute 182
8	**INFERMIERE**	Serv. Sanitario	Dom.de perv.te 624; prova scritta 21.1.1976
12	**TECNICO DI RADIOLOGIA**	Serv. Sanitario	Domande pervenute 122; prova scritta 20.1.1976
9	**OP. QUAL.** (carpent. legno)	Messina	Esame domande pervenute
14	**ISPETTORE** (medico)	Serv. Sanitario	Dom.de perv.te 170; prova scritta prev. febb. '76
2	**ISPETTORE** (chimico)	Ist. Sperim.le	Dom.de perv.te 190; prova scritta 11.1.1976
70	**SEGRETARIO** (ragioniere)	D.G.	Esame domande pervenute
20	**ASSISTENTE DI STAZIONE**	VR.TS.	Esame domande pervenute
10	**GESTORE**	Cagliari	Esame domande pervenute
20	**AIUTO MACCHINISTA**	TO.MI.	Esame domande pervenute
40	**CONDUTTORE**	MI.VE.TS.CA.	Esame domande pervenute
25	**MANOVALE**	TO.MI.TS.	Esame domande pervenute
50	**OPERAIO ARMAMENTO**	MI.TS.GE.BO.CA.	Esame domande pervenute

DI IMMINENTE PUBBLICAZIONE SULLA G.U.:

100 **Manovratore,** Milano, D.M. 11.7.1975 n. 1567 - 196 **Operaio Qual.** (Trazione), TO.MI.VR.VE.BO.GE.BA.CA., D.M. 25 settembre 1975 n. 2206 - 40 **Operaio Qual.** (I.E.), TO.MI.GE.CA., D.M. 25.9.1975 n. 2207 - 2 **Capo Tecnico** (tessile-conf.), Ist. Sperim.le, D.M. 25.9.1975 n. 2205 - 20 **Guardiano,** MI.VE, D.M. 25.9.1975 n. 2208 - 44 **Manovale** (Legge 197/1975), FI.AN.RC., D.M. 25.9.1975 n. 2209 - 17 **Commesso** (Legge 197/1975), Firenze, D.M. 25.9.1975 n. 2209 - 50 **Segretario Tecn.** (Lavori), TO.MI.VR.VE.TS.BO.FI.AN.RM.CA., D.M. 12.11.1975 n. 2693.

IN CORSO DI APPROVAZIONE:

40 **Capo Tecnico** (Trazione), TO.VE.TS.GE.AN.RM.NA.RC.CA. - 90 **Capo Tecnico** (I.E.), VR.VE.GE.BO.FI.AN.RM.NA.PA.

IN CORSO PREPARAZIONE BANDI:

145 **Ausiliario di Fermata** (tutti i Compartimenti); 23 **Ufficiali Navali;** 4 **Ufficiali di Macchina;** 47 **Motorista;** 5 **Elettr.sta.**

CONCORSI INTERNI

Ispettore p.le, Ispettore, ammessi alla prova orale n. 207 - **Revisore Superiore,** Revisione elaborati prova scritta n. 158 - **Capo Gestione,** ammessi prova orale n. 853; in corso prove orali - **Capo Deposito,** in corso formulazione graduatoria - **Capo Pers. Viagg.te,** in corso formulazione graduatoria - **Capo Tecnico della Linea,** in corso pubblicazione graduatoria (B.U. 12 del 31.12.1975) - **Applicato Tecn.** (ex comb.), in corso immissione residui idonei - **Capo treno,** in corso di svolgimento in vari Compartimenti - **Macchinista,** idem - **Macchinista T.M.,** idem - **Verificatore,** idem - **Capo Tecnico,** Bando e programma pubblicati sul B.U. 9 del 30.9.1975 - **Applicato,** Bando pubblicato sul B.U. 9 del 30.9.1975 - **Operaio qualificato,** Programma esami pubblicato sul B.U. 9 del 30.9.1975; Bando di concorso pubblicato sul B.U. 9 del 30.9.1975 per i dipendenti dalle Sedi Centrali dei Servizi e sul B.U. 11 del 30.11.1975 per i dipendenti dalle Sedi Compartimentali.

PER VOI RAGAZZI

Le vostre ricette

Care amiche, eccovi due ricette « bomba »! Spero bene per gli stomachi delicati. Ne sono rispettivamente autrici due simpaticissime signorinette: Antonella di Ancona, 15 anni, e Lorena Pittino di Dogna (UD) che mi pare abbia all'incirca la stessa età. Bene, amiche, coraggio... e, a tutte voi e ai vostri cari, buon Natale!

MARINA

TAGLIATELLE AL VINO BIANCO

(La pasta dovrebbe essere: tagliatelle fatte in casa).

Mettere in una casseruola: 1 hg di carne macinata, un po' di olio di oliva, 1 carota, un po' di prezzemolo, 1 costa di sedano, 1 cipolla media: il tutto finemente tritato; far soffriggere. Quando il soffritto sarà pronto, mettere nel tegame 2 bicchieri di vino bianco, sale quanto basta e pepe; far bollire lentamente e ben coperto. Far rosolare poi 2-3 minuti e schiacciare il tutto con una forchetta in modo che il composto risulti ben amalgamato. Condire la pasta col sugo così ottenuto, aggiungendo burro e parmigiano.

ANTONELLA

GULASCH ALLA FRIULANA

Ingredienti: 800 gr. di polpa di manzo tenera, 800 gr. di cipolle, un pizzico di paprika, 1 hg di grasso di maiale.

Prendete le cipolle, affettatele e fatele rosolare nel grasso tritato fine, portando a cottura su fuoco molto basso. Le cipolle devono appassire: non bruciatele. Unitevi la carne, ridotta a pezzetti grossi come noci, e cuocete a fuoco vivace, senza coperchio, mescolando spesso, unendo un bel pizzico di paprika in polvere e un mazzetto dei consueti odori, magari anche una foglia di alloro. A metà cottura cercate di togliere il grasso in eccedenza, riducete la fiamma aggiungendo alla carne 4 cucchiai di salsa di pomodoro e un bicchiere di acqua calda. Coprite col coperchio e fate cuocere il gulasch molto adagio fino a che la salsa sia densa.

Lorena PITTINO

Animali amici: i pappagallini

Stavolta vogliamo parlarvi di uccelli. Di uccelli fra i più graziosi e allegri: i pappagallini, di quella specie detta « ondulata ». Chi non li conosce? Oggi sono diventati familiari come i cani e i gatti. Non sono poche le case ove li si allevano. Anche perché il problema del cibo è dei più facili: ormai tutti i negozi di animali vendono pacchetti di semi adatti ai pappagallini. Si tratta normalmente di una miscela composta di due parti di scagliola, uno di miglio bianco e uno di miglio. Da tenere presente che i pappagallini gradiscono anche miglio in pannocchia e verdura, ma soprattutto che nella gabbia bisogna mettere sempre acqua fresca e un osso di seppia. La gabbia, poi, può essere tenuta sia all'esterno (in tal caso, meglio un'uccelliera, anche se di modeste proporzioni), sia in casa. Lì si può anche lasciare liberamente in una stanza, facendo però attenzione che non vadano a sbattere contro i vetri. Lì si può addomesticare facilmente, ma... con pazienza. Sarà una bella soddisfazione quando riusciremo a far rispondere il nostro pappagallino a un cenno o addirittura a farlo parlare. Certo, anche parlare. Però bisogna che sia tenuto da solo e, purtroppo, da solo, il pappagallino s'immalinconisce. Cerchiamo, dunque, di dargli buona compagnia! Oppure — se proprio vogliamo tenerlo solo — diamogli dei... giocattoli. Eh, già: almeno dei giocattoli.

Numeri romani

XI + I = X

Questa operazione proprio non va. Ma vediamo un po': sareste capaci di fare un'operazione giusta, che quadri bene, semplicemente spostando numeri e segni, ma senza alterarne alcuno?

Soluzione: X + I = XI

Notizie dal mondo

● **Un arcivescovo salvato dai leoni non è cosa di tutti i giorni. E' successo presso Nairobi, nel Kenia, durante il recente Consiglio mondiale delle Chiese. L'arcivescovo di Canterbury, Donald Coggan, avventuratosi in una zona infestata dai leoni, è stato tratto in salvo dai dipendenti di un'agenzia di viaggi che hanno rimorchiato la sua auto rimasta in panne non lontano da un gruppo di re della foresta, per fortuna alquanto sonnacchiosi.**

● **Takeshige Sugimoto di Tokyo ha inventato il motore a benzina ed acqua. Egli ha spiegato che il suo sistema consente di portare la temperatura dell'acqua a mille gradi centigradi e di scaldare anche la benzina fino alla vaporizzazione.**

● **Una statua, rappresentante una divinità marina, è stata rinvenuta da un pescatore subacqueo, a Capri, in fondo alla Grotta Azzurra. E' alta m. 1,50 circa e giace alla profondità di 18 metri.**

● **Un sottomarino è andato a incappare nelle reti di un peschereccio greco. Il mezzo subacqueo è di nazionalità turca. L'incidente è avvenuto in acque internazionali nella zona tra l'isola di Mitilene e la penisola di Cemes. E ce n'è voluto per liberarlo dalle reti!**

ASPIZ

E' arrivato già Natale
Neve vento aria glaciale

Ma la festa è sempre festa
E i ragazzi fan richiesta,

Sian cattivi o siano buoni,
Dei tradizionali doni:

Rivoltelle schioppi elmetti
Fucilini e fuciletti.

Zio Frescura non ci sta
coi giocattoli pum-pà:

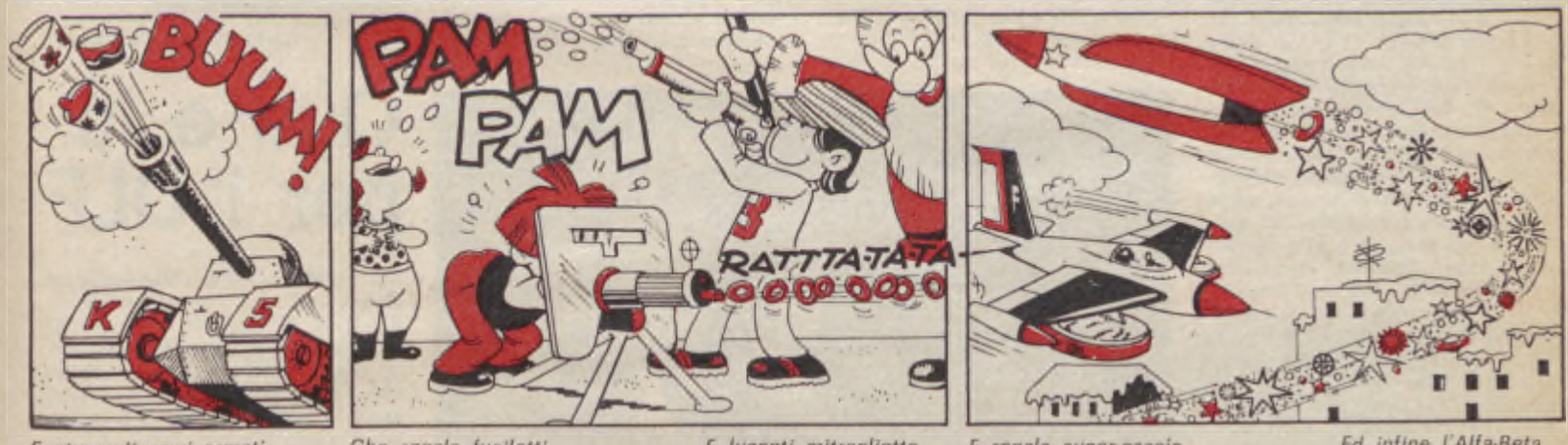
Queste son cose da pazzi
Non è roba per ragazzi!

Già da tempo ha preparato
Un pupazzo ultra animato:

Il robot Babbo Natale,
un bel tipo originale

Che regala rivoltelle
Per sparare caramelle,

Che regala dei cannoni
Per sparare panettoni



E stupendi carri armati
Che ti sparano gelati;

Che regala fuciletti
Caricati coi confetti,

E lucenti mitragliette
Caricate a ciambellette,

E regala super-caccia
Caricati con focaccia;

Ed infine l'Alfa-Beta
Un bel missile-cometa

Per lanciar sulla città
Un messaggio di bontà,

Nella notte natalizia
Bassamura si delizia

Col suo missile-cometa
Che ha raggiunto ormai la meta:

E' salito a parcheggiare
Tra la luna, il monte e il mare

E ora inzucchera la neve
Che discende dolce e lieve.

DLF ATTIVITÀ DOPOLAVORO

Sezioni DLF: cosa sono e cosa fanno

UN NUMERO considerevole di ferrovieri, in attività di servizio o in quiescenza, è stato chiamato recentemente a votare per il rinnovo del Consiglio Direttivo delle Sezioni DLF. L'avvenimento è della massima importanza perché investe un settore, quello del « tempo libero », che ha in molti casi un ruolo di primo piano nella vita del ferroviere. E' inoltre un valido pretesto per fornire ai lettori di Voci, che ne siano interessati, una descrizione sia pure generica di cosa sia in concreto una Sezione DLF. A base di tale descrizione ci sarà lo Statuto-tipo approvato con D.M. 3.7.1972 n. 6769 e gli articoli eventualmente citati riguardano l'allegato al decreto (e cioè il vero e proprio Statuto-tipo).

Va subito chiarita la natura di una Sezione. Essa è un « organismo preposto allo sviluppo di iniziative inerenti all'utilizzazione del tempo libedo » (art. 1). In altri termini, deve curare tutte quelle attività culturali, sportive, turistiche e comunque ricreative che siano « atte a favorire la presa di coscienza sociale e l'arricchimento della personalità del ferroviere ». Dovrà quindi disporre delle attrezzature necessarie allo svolgimento di attività culturali (ad es.: una biblioteca, locale e strumenti per l'insegnamento della musica ecc.); di centri di addestramento per i giovani e di impianti per l'esercizio delle discipline sportive (palestre, campi da gioco e così via). E dovrà organizzare il turismo, interno ed estero, a scopo sia di svago sia di conoscenza storico-geografica. Né vanno dimenticate le varie strutture integrate (ad es.: stabilimenti balneari o case alpine) che possono facilitare le vacanze dei soci. E' chiaro che la gamma delle iniziative è molto più estesa di quanto ho appena accennato e, ai fini organizzativi, le attività possono essere suddivise in appositi settori i quali si comporranno di gruppi (ad es.: gruppo bocciofilo, gruppo filatelico ecc.). Inoltre la disponibilità di attrezzature e impianti varia a seconda delle Sezioni.

Perché una Sezione possa costituirsi vi deve essere una proposta della Commissione Compartimentale di giurisdizione, previo parere della Commissione Consultiva Compartimentale; la proposta dovrà essere approvata dalla Commissione Centrale DLF (della natura di questi organismi parlerò in un prossimo articolo). In casi particolari la Sezione può essere articolata in Sottosezioni con giurisdizioni su determinate circoscrizioni territoriali.

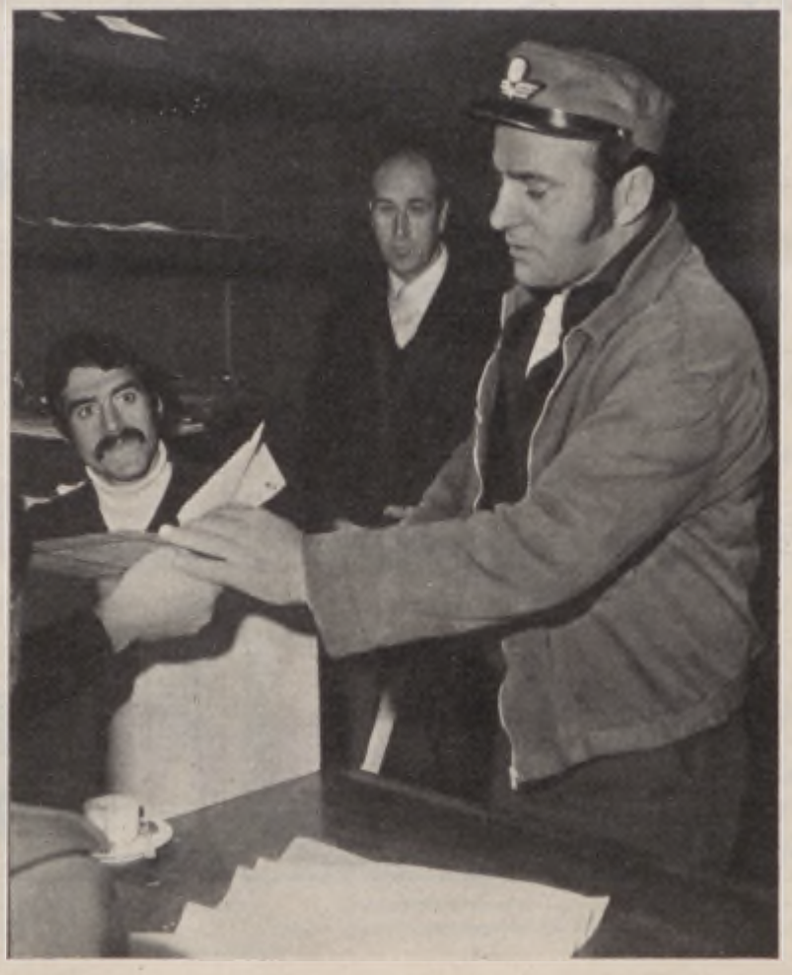
La base di ogni Sezione è costituita, come è logico, dai soci. Essi (a parte gli eventuali soci onorari) si dividono in tre categorie: soci effettivi, aggregati e frequentatori. E' implicito che per far parte di tali categorie c'è bisogno di iscriversi (all'atto pratico, si versa una quota annua e si ottiene una tessera). Sono soci effettivi i ferrovieri in attività di servizio o in quiescenza. Sono soci aggregati: 1) il coniuge del socio effettivo; 2) le vedove e gli orfani di dipendenti dell'Azienda aventi titolo alle concessioni di viaggio; 3) i familiari del socio effettivo aventi titolo alle concessioni di viaggio nonché quelli a carico del socio stesso; 4) i medici fiduciari dell'Azienda F.S. (e relativo coniuge e discendenti a carico); 5) appartenenti ad altre categorie indicate dalla Commissione Centrale (anche essi con relativo coniuge e discendenti a carico). I soci frequentatori sono invece delle persone, presentate da un socio effettivo e accettate dal Consiglio Direttivo, che non potrebbero essere iscritte al DLF nell'ambito delle altre categorie; essi possono utilizzare gli impianti soltanto nei casi in cui, soddisfatte le esigenze dei soci effettivi e aggregati, vi sia ancora ricettività. In occasione delle elezioni per le cariche sociali, i candidati e gli elettori devono appartenere esclusivamente alla categoria dei soci effettivi. Questo spiega perché, ad apertura di articolo, ho parlato soltanto di ferrovieri in attività di servizio o in quiescenza.

Restano infine da esaminare i vari organi di una Sezione DLF, e cioè: l'Assemblea dei Soci, il Consiglio Direttivo, il Presidente, il Collegio dei Sindaci e il Collegio dei Probiviri. L'Assemblea dei Soci, che rappresenta il potere primario, è costituita dai soci effettivi e viene convocata almeno due volte l'anno. Non è il caso di dilungarsi in questa sede sui vari compiti; basti ricordare che le sue deliberazioni sono obbligatorie per tutti i soci, anche se assenti o dissenzienti. Il Consiglio Direttivo viene eletto ogni cinque anni dai soci effettivi (le ultime elezioni sono appunto quelle che hanno provocato il presente articolo). Esso è l'organo deliberante e può avere un numero diverso di Consiglieri a seconda del numero dei soci effettivi iscritti nella Sezione. Fino a 500 soci effettivi: sei Consiglieri eletti più un Cassiere-economo nominato dall'Azienda. Da 501 a 1.000 soci effettivi: sette Consiglieri eletti più due nominati dall'Azienda (uno sarà il Cassiere-economo). Oltre 1.000 soci effettivi: otto Consiglieri eletti più tre nominati dall'Azienda (uno sarà il Cassiere-economo). Anche per il Consiglio Direttivo non è il caso di elencare qui i numerosi compiti, tutti fondamentali per la vita di una Sezione. Mi limiterò a ripetere ancora una volta che esso è l'organo deliberante.

Fra tutti i Consiglieri, ma con il solo voto di quelli eletti, viene scelto il Presidente. Costui, oltre a svolgere le varie incombenze di statuto, rappresenta la Sezione di fronte ai soci e ai terzi. E' inoltre coadiuvato da un Vice Presidente e da un Segretario i quali vengono eletti dal Consiglio Direttivo. Per quanto riguarda i due Collegi, quello dei Sindaci (organo di controllo) è composto da tre membri nominati dal Direttore Compartimentale previo parere favorevole della Commissione Compartimentale; quello dei Probiviri viene eletto dall'Assemblea e si compone di tre membri effettivi e di due supplenti.

Al termine di questa succinta carrellata in cui ho volutamente evitato di impegolarmi nelle voci « sanzioni e ricorsi » e « entrate e spese », non essendo questo un articolo tecnico, vorrei ricordare due cose. L'attività d'una Sottosezione è diretta da un Comitato, scelto dai soci, che agisce secondo i programmi del Consiglio Direttivo della Sezione. Tutti i componenti degli Organi di Sezione e di Sottosezione prestano la loro opera volontariamente e gratuitamente.

Carlo Vittorio CATTANEO



Qua e lá per i DLF

NEL CAMPIONATO Nazionale di Bocce svoltosi a Teramo, il Circolo Bocciofili del DLF di Frosinone si è brillantemente affermato cogliendo una vittoria di risonanza nazionale. Infatti il Sig. Pasquale Celella, socio di quella Sezione, si è classificato primo assoluto nella gara individuale ed ha conquistato il titolo di Campione Nazionale 1975 per la Prima Categoria.

E' la prima volta che un giocatore di Frosinone riesce a conquistare una così ambita affermazione. Vadano pertanto i più vivi complimenti al bravo Celella e gli auguri di sempre maggiori soddisfazioni al Circolo Bocciofili frusinate.

ANCORA un'iniziativa degna di menzione da parte del DLF di Cuneo. Negli anni passati le squadre femminili di pallavolo di questa Sezione incontravano come avversarie, durante i tornei, le ragazze del locale Istituto Sordomuti. Nulla vi era da eccepire sotto l'aspetto agonistico e sportivo, ma dal punto di vista sociale quegli incontri destavano un certo disagio. Quest'anno i responsabili della Sezione cuneese hanno prospettato alle suore che dirigono l'Istituto la possibilità di

La squadra di calcio del DLF di Torino che ha vinto il Torneo Compartimentale avendo battuto in finale la squadra di Alessandria.

formare le squadre con formazioni miste in modo che le loro ragazze si sentissero considerate totalmente alla pari con le altre. Ciò ha reso possibile il superamento di un comprensibile ostacolo psicologico. A tale scopo le atlete del DLF sono state adeguatamente preparate ed educate alla presa di coscienza di una realtà umana irreversibile, sicché le giovani sordomute hanno avuto l'assoluta sicurezza di essere accolte non solo come compagne di squadra, ma più ancora come vere e gradite amiche. Il risultato è stato ottimo sotto ogni aspetto, tanto che oggi si sono instaurati dei profondi e continui rapporti tra il locale DLF e l'Istituto.

SUL CAMPO torinese del Parco Ruffini si è svolta la finale del Torneo Compartimentale di calcio, nella quale si sono fronteggiate le squadre del DLF di Torino e di Alessandria. Alla fine di un'entusiasmante partita, decisa con i calci di rigore dopo i tempi supplementari terminati sul 2 a 2, è risultata vincitrice la compagine torinese.
Ecco le formazioni delle due finaliste: Citossi, Nicoloso, Santoro, Guarnieri F., D'Angelo, Gigantino, Guarnieri P., Berta, Ricetti, Tinti, Chironna, allenatore Pin per il Torino; Pola, Cresta, Lonardi, Danieli, Priarone, Minelle, Verza, Capocchiano, Cattaneo, Arcella, Marchegiani, allenatore Bellocchio per l'Alessandria. Arbitro il Sig. Della Rovere di Vercelli.
Al terzo e quarto posto si sono classificare rispettivamente le squadre del DLF di Novara e di Casale Monferrato. La premiazione è stata effettuata dall'ing. Oliva, in rappresentanza del Direttore Compartimentale assente.

LA SEZIONE DLF di Lodi, tramite il proprio rappresentante Giacomo De Stefani, ha organizzato una visita alla locale stazione da parte dei componenti la 2ª B della Scuola elementare G. Pascoli di quella città. Assieme all'insegnante Sig.ra Dordoni, i piccoli si sono soffermati nell'impianto assistendo al transito di alcuni veloci TEE mentre, presso lo scalo, hanno scoperto il "Battistino", tradizionale locomotore a trazione Diesel che, normalmente, è adibito alle manovre dei carri merci. Sulla originale escursione i bambini hanno successivamente sviluppato tre componimenti.

A LOCARNO, in un clima di fraterna amicizia e sportività, si è svolto un incontro di tennis tra i ferrovieri del Canton Ticino e quelli del gruppo tennis del DLF di Firenze. La manifestazione è pienamente riuscita e ha permesso di rendere più cordiali i già ottimi rapporti esistenti tra i ferrovieri della vicina Svizzera e quelli italiani.

A MILANO, nella Coppa « Porro Lambertenghi » - Stelle d'Oro S. Pellegrino (che può considerarsi, in pratica, il campionato italiano « under 13 »), la piccola Patrizia Murgo del DLF Firenze ha colto una prestigiosa affermazione vincendo il singolare ed entusiasmando pubblico e tecnici. La giovanissima atleta conferma così la validità del vivaio fiorentino e segue una illustre tradizione già esaltata in passato dai successi di Patrizio Parrini, nazionale della « under 16 ».

FORSE mai fino ad oggi una mostra d'arte figurativa ferroviaria ha trovato una collocazione storico-ambientale come quella di Verona nel prestigioso palazzo della « Gran Guardia » che incornicia, con la prospiciente Arena romana, il salotto veronese della Piazza Bra. Gli organizzatori, al di là di ogni previsione ottimistica, pensavano soltanto ad una ulteriore iniziativa volta a celebrare degnamente la diciassettesima « Giornata del Ferroviere ». Invece sono stati travolti da una valanga di opere provenienti da « tuttarete » e rispecchianti i temi del concorso: pittura - scultura - grafica. La manifestazione intercompartimentale premio « Città di Verona » — Trofeo « Giulietta e Romeo » — che ha avuto luogo dal 3 al 14 ottobre — ha assunto quindi una veste nazionale, un'eco d'eccezione. Migliaia di visitatori hanno ammirato le opere esposte nelle cinque sale della mostra; gli studenti della città, accompagnati dai loro insegnanti d'arte hanno sostato a lungo davanti ai quadri dei nostri colleghi; critici d'arte e pittori affermati hanno manifestato interesse e compiacimento. La semplicità, la spontaneità, il lavoro, sono dominanti nelle opere esposte per cui esse diventano un intreccio di esperienze vissute e volute che vengono a formare, in una preziosa omogeneità, la cultura dei ferrovieri. Essa, così com'è concepita e legata al tecnicismo di uomini che svolgono analoghe funzioni operative in tutto il mondo, diventa e s'impone come cultura popolare senza barriere di confine e di lingua. La fatica della Commissione Giudicatrice è stata notevole indipendentemente dal numero delle opere pervenute ed esaminate (circa trecento). Ad ogni modo i proff. De Mori, Padovani e Tavella ed i critici d'arte Monzambani e Pera hanno così assegnato i premi:
PITTURA: 1) Calogero Urso di Milano con « Barbianello »; 2) Mario Manetti di Firenze con « Pesci »; 3) Germano Ceschi di Rimini con « Locomotiva »; 4) Claudio Bighignoli di Verona con « Composizione »; 5) Andrea Fabbri di Firenze con « Senza dialogo »; seguono Mario Bruzzo di Verona; Carlo Speranza di Roma; Cherubino Sbardellati di Roma; Umberto Betti di Firenze; Fulvio Piatella di Ancona.
SCULTURA: 1) Walter Veronesi di Bologna (Ginnasta); 2) Santo Facella di Roma (Le amazzoni); 3) Giovanni Troiani di Verona (Cavalluccio marino); seguono Doriano Modena di Verona e Angelo Liuzzi di Napoli.

Un momento dell'inaugurazione della mostra intercompartimentale di arte, premio « Città di Verona ». Da sinistra, il pro-sindaco prof. De Mori, l'ing. Ganarla, responsabile del gruppo artistico e il Direttore Compartimentale, ing. Puccio

FILATELIA

FINE D'ANNO IN BELLEZZA

ITALIA - VATICANO - SAN MARINO e LO SMOM hanno deciso di ridurre un po' la 13ª degli appassionati di filatelia. In dieci giorni sono state emesse otto serie con un facciale altissimo (esattamente L. 3.690) corrispondente a quanto in precedenza si spendeva per un anno intero. Ancora una volta rivolgiamo un appello ai responsabili delle Amministrazioni Postali perché tengano conto anche del fattore economico nel decidere il costo del facciale delle serie da emettere. In fondo i commemorativi interessano solo i collezionisti e a lungo andare i miliardi destinati ai francobolli potrebbero essere dirottati dai filatelici su strade più pratiche e meno culturali ed istruttive. A beneficio di chi?

ITALIA

● Il giorno 25 novembre è stata emessa una serie di francobolli ordinari a soggetto NATALIZIO riproducenti tre scene tratte da alcuni pannelli lignei policromi, d'autore ignoto del secolo XIV, che adornavano il portale del Duomo di Alatri e precisamente:

— il valore da L. 70, l'Annunzio ai Pastori
— il valore da L. 100, il Natale
— il valore da L. 150, l'Annunzio ai Re Magi.

SAN MARINO

Il giorno 3 dicembre le Poste Sammarinesi hanno emesso due serie di francobolli commemorativi.

● La serie per l'ANNO INTERNAZIONALE DELLA DONNA vuole essere un tributo di riconoscenza per l'importante ruolo assunto dalla Donna in tutto il mondo a favore della pace e per lo sviluppo economico e sociale. Sono state scelte alcune figure dovute al prestigioso pennello di Franco Gentilini, l'artista romagnolo residente a Roma, che ha dedicato una notevole parte della sua attività creativa allo studio ed all'analisi psicologica della femminilità.
Facciale dei tre francobolli L. 70 - L. 150 e L. 230.

● La serie del NATALE 1975 è composta di tre valori che vengono presentati in trittico e raffigurano due particolari e l'intero del dipinto conosciuto come « Madonna Doni » di Michelangelo (Firenze - Uffizi).
L'opera che fu eseguita a Firenze per un ricco tessitore, Angelo Doni, probabilmente nel 1503, raffigura la Sacra Famiglia. Speciale cura è stata posta nella riproduzione dei colori, analizzati sul dipinto originale da uno specialista, nella scelta e nel taglio dei particolari intesi a mettere in rilievo la forza del disegno ed il mirabile gioco delle luci. Con questa emissione le Poste Sammarinesi vogliono rendere omaggio al genio universale di Michelangelo, celebrandosi il quinto centenario della sua nascita.
Facciale dei tre francobolli L. 50 - L. 100 e L. 250.

VATICANO

Il giorno 27 novembre le Poste Vaticane hanno emesso due serie commemorative per un totale di L. 800 di facciale.

● ANNO INTERNAZIONALE DELLA DONNA. La serie si compone di due valori L. 100 e L. 200, su due soggetti diversi che riproducono figure di donne tratte da un'opera di Giovanni da Fiesole detto «l'Angelico» esistente nella Cappella Niccolina.

● SECONDO CENTENARIO DELLA MORTE DI S. PAOLO DELLA CROCE.
La serie si compone di tre valori riproducenti:

— il valore da L. 50: la prima casa religiosa dei Passionisti fondata dal Santo sul monte Argentario nel 1737.
— il valore da L. 150: il ritratto del Santo, opera di Giovanni Domenico della Porta.
— il valore da L. 300: il complesso della Basilica dei SS. Giovanni e Paolo con la Cupola della Cappella dov'è custodito il corpo del Santo.

La tiratura di ciascuna delle due serie, inferiore a quella delle precedenti emesse nel 1975, è di n. 1.450.000 serie complete.

Sebastiano DI MAURO

PER VOI, AMICI IN PENSIONE

L'AUMENTO della « scala mobile » (dal 1° luglio 1975) e la variazione delle quote di aggiunta di famiglia (dal 1° settembre 1975), la cui nuova normativa è stata ampiamente riportata sul precedente n. 8-9, sono in corso di applicazione da parte delle Direzioni provinciali del tesoro. Da informazioni assunte, nella rata di pensione scadente a dicembre saranno inclusi e le nuove quote correnti e gli arretrati dalle date sopraindicate.

In applicazione degli artt. 1 e 2 della legge n. 364 del 1975, con decreto del Ministro del tesoro datato 21 ottobre 1975 è stata fissata la quota mensile della « scala mobile » da valere per il semestre 1° gennaio - 30 giugno 1976: la misura sale da lorde lire **46.100** a lorde lire **55.898.**

Ciò premesso, eccomi pronto a rispondere alla posta.

Informo il sig. **Nicola Volpe** di Salerno che i benefici economici concessi dagli artt. 1 e 2 della legge n. 366 del 1970 a favore degli ex combattenti ed assimilati competono a coloro che hanno lasciato il servizio posteriormente al 7-3-1968 (ossia bisogna essere stati in servizio per lo meno il 7-3-1968); circa gli aumenti percentuali sulle pensioni concordati tra Governo e Sindacati, essi avranno lo scopo, come giustamente rilevato dal richiedente, di indennizzare gli aventi diritto dalla mancata estensione dell'assegno perequativo; riguardo poi al diploma di benemerenza previsto per coloro che hanno prestato venticinque anni di servizio, si tratta di innovazione adottata per la prima volta quest'anno per i dipendenti in attività alla data del 30 ottobre 1975, i quali oltre a trovarsi nelle condizioni richieste dovevano presentare apposita istanza.

Comunico al sig. **Benedetto Mazzola** di Palermo che sono in corso le operazioni meccanografiche relative alla riforma della sua perequazione in applicazione della legge n. 27 del 1974.

Rassicuro il sig. **Domenico Lucianetti** di Pagliare che il trattamento liquidatogli con provvedimento del 27-12-1974 è comprensivo della riliquidazione spettante dal 1° settembre 1971 in applicazione del D.P.R. n. 1081 del 1970 e nel relativo calcolo è incluso il beneficio derivante dall'art. 29 della legge n. 40 del 1967.

Faccio presente al sig. **Luigi Palmieri** di Foggia che per poter beneficiare della legge n. 336 non è sufficiente essere stato collocato a riposo dall'8-3-1968 in poi, ma è anche indispensabile appartenere ad una delle categorie elencate nell'art. 1 della predetta legge (e cioè ex combattenti, partigiani, mutilati ed invalidi di guerra, vittime civili di guerra, orfani o vedove di guerra o per cause di guerra, profughi per l'applicazione del trattato di pace o categorie equiparate).

E' ben vero che la particolare disposizione sull'attribuzione delle classi di stipendio (prevista dall'articolo 16 del D.P.R. n. 1079 del 1970 per i casi di promozione del personale indicati nell'allegato alla tabella unica dello stesso decreto e per i passaggi dello stesso personale mediante concorso interno), è stata estesa anche ai vincitori di concorso esterno dall'art. 8 della legge n. 277 del 1974; ma, deve pur sempre trattarsi di promozione a qualifica di carriera superiore, circostanza che non si verifico nei confronti del sig. Francesco Iuliano di Nicastro, il quale ebbe a transitare dalla qualifica di Operaio dell'armamento a quella di Manovale.

Porto a conoscenza del sig. **Letterio Donato** di Messina che il riconoscimento in pensione del servizio prestato nella disciolta m.v.s.n. è regolato dall'art. 37 del D.P.R. numero 1092 del 1973, che in sostanza riassume la normativa già in vigore nella materia; consegue che il servizio segnalato, reso in tempo di pace presso i reparti universitari, può essere valutato soltanto se coperto da iscrizione alla sezione assegni vitalizi dell'Opera di previdenza della milizia stessa.

L'amico cav. **Carlo Ferrari** di Verona ha ben interpretato le notizie apparse sul n. 7 del 1975 in tema di capitalizzazione del compenso combattenti; notizie, peraltro, che non contraddicono quanto detto al sig. Michelotti di Pavia.

Il sig. **Ignazio Giannone** di Caltanissetta, collocato a riposo a domanda in base alla legge n. 336 del 1970, non può presentare domanda di riammissione in servizio, ostandovi il preciso disposto dell'art. 161 dello stato giuridico, il cui 4° comma espressamente preclude la riassunzione per le cessazioni dal servizio avvenute in applicazione di disposizioni di carattere transitorio o speciale, quale è quella disposta ai sensi della legge n. 336.

E' doveroso rendere noto alle sig.ne **Carmela** e **Teresa,** orfane maggiorenni del Macchinista **Nicola Minervino,** che, ove esse abbiano i requisiti richiesti dalla legge (inabilità a proficuo lavoro, convivenza a carico del padre e nullatenenza, secondo i criteri fissati dagli artt. 82 e 85 del D.P.R. n. 1092 del 1973), entrambe possono richiedere la pensione di riversibilità; con l'avvertenza che, se la domanda verrà prodotta dopo li 1° gennaio 1976, essa andrà diretta, come si è avuto modo di dire nel numero scorso, alla Direzione provinciale del tesoro di Napoli e non più alla Direzione compartimentale della stessa città.

Al cav. **Giovanni Rattini** di Ancona non posso che confermare quanto ho avuto occasione di scrivere sul precedente n. 6 di quest'anno, in merito al diritto del marito alla pensione di riversibilità.

La Corte costituzionale chiamata a pronunciarsi sulla questione non ha ravvisato gli estremi dell'illegittimità, mantenendo in vigore la normativa in atto; tuttavia, anche se al momento non possono che applicarsi le disposizioni in vigore, sulla materia è auspicabile un'opportuna revisione della materia basata sulla nuova impostazione del diritto di famiglia, che giustamente si è ispirato all'assoluta parità dei coniugi, per cui un discorso circa una maggiore capacità economica del marito rispetto alla moglie appare, ora più che mai, anacronistico.

Desidero precisare al sig. **Mariano Tacchetti** di Borgo S. Lorenzo che il matrimonio contratto da un pensionato ferroviere dopo il compimento del 72° anno di età non è più di ostacolo al conseguimento della pensione di riversibilità da parte della vedova; infatti, la nuova normativa per i matrimoni contratti dai pensionati dopo il compimento del 65° anno pone solo due condizioni: che il matrimonio sia durato almeno due anni e la differenza di età fra i coniugi non superi i 25 anni, non si hanno così limiti di età per il matrimonio del pensionato (né va dimenticato, inoltre, che, se dal matrimonio sia nata prole o se in occasione dello stesso o successivamente sia stato legittimato un figlio naturale, il diritto alla riversibilità non è più soggetto ad alcuna condizione).

Il quesito posto dal sig. **Ottavio Peruzzi** di Buttrio riflette la disposizione dettata dagli artt. 8 e 21 del D.P.R. n. 1079 del 1970 che, in deroga al principio generale secondo cui il trattamento di quiescenza dei dipendenti dello Stato va calcolato sulla base dell'ultima retribuzione, ha stabilito transitoriamente per il perido 1° luglio 1970 - 31 agosto 1971 di non doversi tenere conto dei nuovi stipendi attribuiti con decorrenza 1° luglio 1970, ma di quelli congelati al 30 giugno 1970; al riguardo non posso che informarlo che la norma in questione (purtroppo!) è stata ritenuta legittima dalla Corte costituzionale con una pronuncia risalente al 1973.

Tranquillizzo il sig. **Domenico Distefano** di Catania che sul ruolo di variazione della pensione trasmesso alla locale Direzione prov.le del tesoro in data 27-10-1975 la trattenuta per la cessione decennale non è stata più operata. E' da presumere che allorché leggerà queste note la questione sarà superata, in caso contrario dovrà rivolgersi alla predetta Direzione, avendo il Servizio Ragioneria provveduto ai propri adempimenti.

Alle domande del sig. **Valerio Caiola** di Gela, collocato a riposo dal 1° luglio 1975 in qualità di ex combattente, posso rispondere quanto segue: le pensioni relative al 1° contingente semestrale formato a termini della legge n. 355 del 1974 si trovano in corso di liquidazione meccanografica; le trattenute riguardanti posizioni debitorie a qualsiasi titolo possono saldarsi sull'importo dell'indennità di buonuscita a seguito di apposita domanda dell'interessato, diversamente dallo stipendio passano sulla pensione.

Al sig. **Giuseppe Gemma** di Milano va detto che per la riscossione della nuova pensione ogni ritardo va addebitato alla locale Direzione del tesoro, mentre per la liquidazione dell'ulteriore importo della buonuscita, aggirantesi sui tre milioni, ho interessato il competente Ufficio dell'Opera di previdenza.

Confermo al sig. **Amedeo Lupinelli** di Salerno che nel provvedimento di pensione approvato il 30-9-1974 é stato anche tenuto conto del beneficio concesso dall'art. 29 della legge n. 40 del 1967 per un periodo di a. 3 m .4 e gg. 23, pari alla metà di quello prestato nella posizione di contrattista.

Ringrazio il prof. **Giovanni Ricchiuto** di Lecce per le cortesi espressioni di apprezzamento per questa rubrica e, qui di seguito, fornisco le notizie richieste: l'aumento di un quinto del servizio ferroviario di ruolo ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita compete per le cessazioni dal servizio verificatesi dal 1° gennaio 1973 in poi (ossia l'ultimo giorno di attività deve essere stato almeno il 1° gennaio); il servizio reso come militare nel Reggimento genio ferrovieri non può essere valutato ai sensi dell'art.26 della legge n. 775 del 1970 e ciò in conformità del parere espresso dalla 2ª Sezione del Consiglio di Stato in data 19-6-1973; l'art. 2 della legge n. 27 del 1974 può recare un vantaggio economico soltanto a coloro che al 1° luglio 1970 vantavano una qualche anzianità di qualifica corrispondente all'ex coefficiente 402; l'indennità pensionabile introdotta dalla legge n. 57 del 1974 ha avuto decorrenza giuridica ed economica dal 1° luglio 1973.

La pensione del sig. **Orlando Valoriani** di Bologna è stata modificata per l'attribuzione del parametro 302 da lui richiesto ai sensi dell'art. 2 della legge n. 336; le notizie sull'indennità integrativa speciale le ha trovate all'inizio di queste note; circa la legge c.d. dell'88 per cento, si tratta della legge n. 22 del 1974, il cui art. 5 ha concesso un aumento del 6,50 per cento sulla sola pensione per chi ha lasciato il servizio prima del 1° marzo 1974, fra i quali egli rientra.

Mi sia consentito concludere queste righe esprimendo alle pensionate, ai pensionati ed alle rispettive famiglie i miei più vivi auguri per le ricorrenti festività di fine anno.

G. B. PELLEGRINI

NOTIZIE BNC

A Cagliari una nuova Agenzia

Aria di festa a Cagliari in occasione della inaugurazione della nuova Agenzia PCS (Previdenza Credito Speciale) all'interno della stazione.

Numerose sono state le autorità civili e aziendali intervenute alla cerimonia insieme al Sindaco della città ed all'ing. Francesco Preziuso, capo dell'Ufficio Lavori che rappresentava il Direttore Compartimentale.

La nuova Agenzia, ospitata in locali ampi e funzionali che si affacciano su Piazza Matteotti e Via Roma, grazie alla sua ubicazione nel fabbricato della stazione faciliterà molto i rapporti tra la Banca e i ferrovieri cagliaritani.

Dove sono le Agenzie P.C.S.

CAGLIARI - V. Roma, 4 (Staz. FS) tel. 64289

ROMA - V. Giolitti, 26 (Staz. Termini) tel. 463113

MILANO - P. IV Novembre tel. 278081

PALERMO - V. Milano (Pal. Comp.le FS) tel. 231660

Uffici di Rappresentanza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni oltre ad Uffici Cambio ed Agenzie P.C.S. già esistenti presso le Stazioni ferroviarie e le Sedi Compartimentali di: Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Palermo, Roma, Torino e Venezia, ha deciso di istituire Uffici di Rappresentanza della Sezione Previdenza presenziati, in determinate ore, da incaricati della Banca stessa.

Alcuni di tali Uffici hanno già iniziato la loro attività nelle stazioni di: **Arezzo, Gallarate, Rimini, Caltanissetta, Reggio Calabria, Udine** e **Padova.**

I pensionati e l'assicurazione vita

Ricordiamo a quanti si accingono a lasciare il servizio attivo che le trattenute mensili riguardanti il contratto di assicurazione sulla vita stipulato con la B.N.C. vengono effettuate sulla pensione come in precedenza erano effettuate sullo stipendio.

In tal modo l'atto previdenziale resta vivo ed efficace e — senza particolare iniziativa da parte degli interessati — il rapporto assicurativo non subisce alcuna interruzione.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni porge a tutti i ferrovieri ed alle loro famiglie un caloroso augurio di Buone Feste

La copertina "Naif"

L'iniziativa « Voci » - B.N.C. per una copertina « naif » ha riscosso il successo sperato: sono molte le opere pervenute e tutte di buon livello. Prima della fine dell'anno saranno esaminate dalla apposita commissione che procederà all'assegnazione dei premi.

Il numero di Gennaio di « Voci » avrà in copertina il « Treno d'inverno » vincitore del primo premio.

Per la tua serenità

Se sei un giovane ferroviere all'inizio della carriera e non hai ancora maturato il diritto alla pensione sottoscrivi una assicurazione con la tua Banca. Assicurarsi B.N.C. significa assicurarsi in famiglia.

I pagamenti dell'O.P.A.F.S.

Ricordiamo che a partire dal 1975, la B.N.C. espleta tutti i servizi di pagamento per conto della OPAFS, il nuovo organismo cui si è dato vita nello scorso anno e che ha assorbito tutte le attività già di competenza dell'Opera di Previdenza.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ANCONA

Redattore:
Marcello Nuzzoli
Tel. 3110

● **Commiato:** sono andati in pensione alla stazione di S. Severo, festeggiati da colleghi ed amici, i C. Gest. Sovrint. Michele Dell'Aquila e Vincenzo Ugliola e il 1° Manovratore Raffaele Testa.

● **Molti bravi** a scuola: Agnese Crescenzi, figlia del 1° Manovr. Primo di San Benedetto che ha conseguito con ottima votazione la Maturità di arte Applicata; Maria Teresa Raffaelli del Tecnico I.E. Leo di Spoleto che con centodieci e lode si è laureata in Scienze Biologiche presso l'Università di Roma; Elio Ramunno del C.T. Guerrino di Terni si è laureato con 110 in Ingegneria Elettronica a Napoli.

● **Cavaliere** della R.I. è stato nominato Mario Stroppa, C.P.V. Sup. a Fabriano, congratulazioni vivissime.

● **La nostra solidarietà** ai fratelli Emidio, Luigi e Giovanni Narciso per la perdita del loro genitore Rosario.

BOLOGNA

Redattore:
Aldo Sensi
Tel. 3350

● **Apriamo** la cronaca compartimentale con la segnalazione dei sette colleghi che quest'anno sono stati premiati da « Voci » per essersi maggiormente distinti nella campagna permanente di divulgazione del periodico aziendale. Essi sono: Florenzo Genovesi, UPC; Enea Lambertini, 29° tr. Lav.; Arrigo Melotti, Uff. IE; Paolo Capurso, Rep. 21/E; Mario Corsini, st. Corticella; Ermanno Edra, St. Forlì e Carlo Farolfi, st. Lugo. Meritano tuttavia un ringraziamento tutti gli altri, e sono tanti, che ininterrottamente collaborano: confidiamo che tutti possano via via essere premiati.

● **Gianni Braghiroli**, figlio di Bruno (CS sup Ferrara) si è laureato in medicina e chirurgia; Claudio Busi, figlio di Gaetano (Op. spec. Sq. Rialzo S. Donato) si è laureato in Giurisprudenza: ambedue con « 110 e lode ». Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna express:** Denis è il primogenito di Mario Borgatti, Ass. st. Bol. Ravone. Ne annunciano con gioia la nascita il nonno Bruno (Ass. C. st. B. Rav.) e lo zio Enzo (CS sup. Uff. DC). Poiché pure il bisnonno era ferroviere, c'è da scommettere che anche Denis si abbonerà, a suo tempo, a « Voci »: in attesa di ciò, gli porgiamo un cordiale benvenuto.

● **La dirigenza** del Reparto Personale Treni è stata assunta da Andro Tambini, CPV sovr., già capo DPV Parma, il quale si va a sedere sulla sedia lasciata vuota da Cosimo Fontana, andato a riposo. Ad ambedue un cordiale saluto augurale.

● **Oldino Manaresi**, CS sovr., da Reggio E. è passato a dirigere la stazione di Faenza; al suo posto si è insediato il p.q. Sergio Zanichelli, da lunghi anni colonna portante di quell'impianto. Congratulazioni ed auguri.

● **Nel corso** dell'incontro conviviale che l'affiatato gruppo di ferrovieri parmensi donatori di sangue tiene ogni anno, un commosso e riverente pensiero è stato rivolto alla memoria di Mauro Franceschini, deceduto tempo fa, da anni titolare della stazione di Parma, esperto CS ma più ancora uomo buono e pronto all'aiuto. Nel corso della riunione sono stati premiati i ferdonatori: Giuseppe Cabassi ed Egidio Zuccheri (stelle al merito); Alfredo Rosi, Gino Thei, Antonio Volpi e Franco Zuliani (med. bronzo); Domenico Bulzamini, Vasco Cervi ed Ottavia Rattaghieri (med. argento). Rivolgendosi agli astanti, fra i quali sedeva come di consueto il D.C. ing. Muzzioli oltre al nuovo titolare della stazione Gerardo Pastorino, il presidente del gruppo Vitali ha, fra l'altro, partecipato il commosso ringraziamento del ferroviere Tognocchi al quale i compagni di lavoro hanno donato sangue in un delicato momento.

Nel felicitarci con quell'efficiente gruppo, preghiamo gli altri gruppi compartimentali di donatori di passarci le analoghe notizie che rispettivamente li riguardano.

Walter Azzani, già appartenente al 3° tr. Lavori di Modena, è stato nominato Cavaliere R.I. « per avere donato il sangue ben 190 volte ». Lo segnalano con fierezza tutti gli ex-colleghi di lavoro, ai quali ci uniamo nel porgere al neo-cavaliere i più vivi rallegramenti.

CAGLIARI

Redattore:
Franco Delli Carri
Tel. 417

● **Commiato:** L'ing. Armando Albani, Capo Ufficio Movimento, prima di lasciare Cagliari per Ancona ha voluto esprimere il suo sincero ringraziamento per la collaborazione di due anni di comune lavoro ed ha augurato la soddisfacente soluzione degli importanti problemi ferroviari in corso di elaborazione. Da queste colonne gli rivolgiamo un caldo ed affettuoso saluto mentre al suo successore, ing. Antonio Ranieri porgiamo il nostro benvenuto e buon lavoro in terra sarda.

● **Lutti:** Florido Lai, già Capo Stazione Titolare di Cagliari-Elmas, si è spento improvvisamente. Per tutti i colleghi è stato soprattutto un padre prodigo di consigli e lascia unanime rimpianto. Al figlio Giuseppe, Capo Stazione di Oristano ed al genero Carlo Grosso, Titolare della Stazione di Villamassargia le nostre sentite condoglianze.

Condoglianze anche al Capo Stazione Gian Paolo Marcheselli della D.C.O. di Chilivani per la perdita del padre Ottorino, già Titolare della Stazione di Siliqua F.M.S.; all'intera famiglia ferroviaria di Abbasanta per la scomparsa del cav. Giovanni Battista Deriu, già Titolare di quell'impianto; al Capo Treno Erminio Campagnola per la mamma Giuseppa Pettinau di 98 anni, al 1° deviatore Antonio Gianforcaro per la mamma Carmela ed alla Signora Santa Faggiani Guardiana al PL. 33 d'Iglesias, per il marito Mario Piras.

● **Dopo** 42 anni di servizio, trascorsi in piccole stazioni e in diversi impianti, è stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti d'età il C.S. sovr. Efisio Fenu della Stazione di Porto Torres. In pensione, anche il Segr. Sup. Giuseppe Spada dell'Ufficio Movimento. Ai due colleghi, primi di un lungo elenco di neo pensionati, vanno gli auguri di lunga e serena quiescenza. Unitamenti a Mario Succa, S.T. Sup. di 1ª cl. dell'Ufficio Lavori, all'A.M. Mario Carta, all'Aus. Ettore Ambrosini, al C.S. Nanni Arrais, all'Appl. Salvatore Casu, al C.T. Salvatore Concas, al C.S. Sovr. Camillo Medas già Titolare di Villamassaria e ultimamente valido 1° aggiunto della Stazione di Cagliari, oltre che istruttore professionale del « movimento », al C.S. Sovr. Leonardo Serra di Olbia, al C.T. Giommaria Spissu, al C. Sq. Manov. Salvatore Carroni della 2ª Zona I.E. di Sassari e a Gustavo De Salvia S. Sup., Capo del Reparto Approvvigionamenti di Cagliari.

● **Marcia Nuziale** per Teresa Solinas e Mario Lutzu Assistenti di Stazione, l'una di Olbia, l'altro di Chilivani; per l'ing. Walter Cossellu figlio dell'A.M. Giuseppe e per la Dott. Giovanna Piludu; per Alessandro Dessì e per Maria Bonaria Camboni; per Efisio Scanu della Stazione di Uras e per Rosanna Leoni; per Giovanni Pintus già commesso Capo dell'Ispettorato Sanitario e per Teresa Pilia; per Paolo Scano Applicato dell'Ufficio Movimento e per Giampaola Acciaro; per Luisella Boi, figlia dell'Operaio Armamento Ermelindo e per Cesare Murenu; per il dottor Luigi Manca dell'Assessorato Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna e per la sua Marina.

● **Gli Studi:** Antonello Vargiu ha conseguito la maturità in Ragioneria con altissima votazione dando una bella soddisfazio-

Interessa gli abbonati

Per consentire il regolare recapito del Periodico, preghiamo di controllare l'esattezza delle generalità e dell'indirizzo riportati sull'etichetta di spedizione, segnalando alla Redazione eventuali rettifiche, aggiunte o variazioni. **Per tale segnalazione si prega di utilizzare lo spazio a ciò riservato sulla busta con la quale si riceve il giornale, senza staccarne l'etichetta errata. L'invio può avvenire anche con corrispondenza di servizio.** Indicare il numero di matricola ferroviaria se in attività di servizio e « Pensionato F.S. - libretto n. ..... » se in quiescenza. Gli Agenti posti in quiescenza nel corso dell'anno sono vivamente pregati segnalare tale variazione. Scrivere a macchina o in stampatello.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

ne al padre Antonio, Capo Squadra Manovali della Rimessa Automotrice di Cagliari. I figli dell'A.M. Giuseppe Cossellu, anche quest'anno sono stati tutti promossi con invidiabili votazioni: Fulvia è al terzo anno di Giurisprudenza. Fernanda è in terza scientifico, Eliana in seconda media e Serenella in quinta elementare. Auguroni di cuore a tutti!

FIRENZE

Redattore:
Antonio D'Andrea
Tel. 2328

● **Nozze d'argento.** Circondati da figli, nipoti, amici e colleghi, hanno festeggiato in ottima salute ed allegria i 25 anni di matrimonio l'amico Giuseppe Lippi, Capo dei commessi dell'Ufficio Personale Compartimentale, e la gentile Signora Milia che contrassero matrimonio nell'ormai lontano 11 settembre 1950. Alla simpatica coppia auguriamo le nozze d'oro, quelle di platino e... ancora più sù!!

● **Laurea.** Ugo Berti, figlio del C.S. Sovr. Dante che già da qualche anno si gode la meritata quiescenza, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica presso l'Università di Firenze discutendo, con i Proff. Rubino e Masotti, la tesi: « Studio e realizzazione dei diodi Schottky per dispositivi a microonde ». All'amico Ugo i nostri rallegramenti.

● **Sono nati:** Marco e Rolando all'Op. Spec. Mauro Ceccanti del 20° Tronco Lavori di Pontedera; Laura all'Applicato Linda Malespini Serrai; Monica all'Operaio qualificato Antonio Allorini; Daniele all'Operaio qualificato Claudio Arcangioli; Michela allo Operaio qualificato Marcello Bertini; Silvia all'Operaio qualificato Giancarlo Burini; Davide all'Operaio qualificato Elio Carotti; Alessio all'Operaio qualificato Luigi Chiari; Mirko all'Operaio qualificato Mauro Mercatali; Alessio all'Operaio qualificato Antonio Nencetti; Alessandra all'Operaio qualificato Franco Novini; Giancarlo all'Operaio qualificato Alvaro Pesci; Federico all'Operaio qualificato Salvatore Rascionato; Manuele all'Operaio qualificato Fulvio Torrini; Juri all'Operaio qualificato Roberto Bencini; Cristian al Manovale Giacomo Giusti; Eleonora al Manovale Franco Manzani; Alessio al Manovale Remo Nigi; Barbara al Manovale Roberto Salvadori; Manuele al Manovale Enzo Tacchini, tutti dell'Officina G.R. di Firenze Porta a Prato.

● **Sono andati** in pensione: il Capo Stazione Superiore Francesco Giorgianni, Titolare di Altopascio; l'Applicato Capo Bruno Franceschini; il Capo Tecnico Sovrintendente Vittorio Lorenzi; i Capi Tecnici Superiori Orfeo Fratini e Nello Salvatori; gli Operai specializzati Leonello Battistelli, Antonio Ciabatti, Alì Corti, Renato Fallani, Alfano Parigi, Edoardo Pestelli, Bruno Romiti, Teodoro Sforzi, Valerio Brogi, Enzo Bottai, Giorgio Ceccatelli, Gino Pecchioli, Giustino Martini, Bruno Pinzauti, Gino Ricci, Otello Moretti, Vasco Galletti; i Manovali Specializzati Luigi Somigli e Gino Nannini; il Manovale Dante Abbarchini.

● L'espressione del nostro profondo cordoglio ai familiari degli Operai specializzati Gino Pecchioli ed Emilio Scarpini, dell'Officina G.R. di Firenze P.P., recentemente deceduti.

FIRENZE Serv. Mat. e Traz.

Redattore:
Osvaldo Montelatici
Tel. 3512

● **M. Cristina Montelatici,** la giovanissima figlia del nostro apprezzato collaboratore dott. Osvaldo, si è brillantemente laureata in Pedagogia discutendo, con il prof. Migliorini, una interessante tesi sul pensiero di Francesco Maria Zanotti, filosofo del '700. La Redazione si unisce ai tanti amici e colleghi nell'esprimere le più vive congratulazioni.

● **Lutti:** il collega Antonio Capraro, Segretario Superiore dell'Ufficio O.M., si è spento improvvisamente mentre, ancor giovane, prestava la sua opera al servizio dell'Azienda. Condoglianze profonde alla famiglia.

Ricordiamo con dolore un collega che fu per molti anni qui al Servizio Materiale e Trazione: l'ingegner Mario Zaccardi. Assunto come disegnatore ben presto si laureò e passò nel gruppo A con regolare concorso. Dall'Ufficio 4° della Sede Centrale venne trasferito a Roma, all'Ufficio Trazione, dove, nel 1973, venne collocato in quiescenza per ragioni di salute, e dove si è recentemente spento. Alla moglie, signora Sara, le nostre condoglianze.

GENOVA

Redattore:
Giulio Sguerso
Tel. 3541

● **Una simpatica** fotografia ci viene inviata da Paolo Gandolfo, Op. del 1° Cantone di Vado Ligure. Lo spazio non ci consente di mostrare il piccolo Alessio, di due anni che orgogliosamente mostra la lanterna, la pala ed il berretto del babbo.

● **Note liete** dai nostri Pensionati. E' pervenuta all'amico Francesco Torello già Titolare della stazione di Loano la promozione a Capo Stazione Sovrintendente. Cordiali congratulazioni.

Festa in casa del Seg. Sup. 1ª Cl. in pensione Alfredo Nicoletti per le felici nozze del figlio Dott. Pierluigi che ha impalmato la Signorina Aurora Laguzzi figlia del C. Treno Pierino di Novi Ligure, ed in casa dell'App. Capo in pensione Federico Rizza che ha sentito il fervido « sì » della figlia Graziella per lo sposo Ugo Naitano.

● **Viva** eco nel mondo dell'arte genovese per la bella mostra del dott. Luigi Piergiovanni, Dirigente Superiore in pensione, che alla Galleria d'arte di Palazzo Doria ha esposto la sua più recente produzione all'insegna della ricerca delle forme essenziali. Un plauso per la sua intensa pittura moderna che speriamo ritrovare nelle prossime rassegne ancora sottolineate dalla più favorevole critica e dal consenso del vasto pubblico che ha visitato la ricca mostra.

● **Binario dieci.** Forse è il binario più importante per il giusto orgoglio di chi ha fatto bene. Gli onori stavolta a Paolo Paolucci figlio del Macch. 1ª cl. Attilio del Deposito Loc. di Savona, che ha brillantemente conseguito la laurea in Ingegneria presso la Università di Genova, relatori i Prof. Ing. Benavita e Meschinelli.

● **La cicogna** ha allietato la casa del collega Pietro Di Fresco dell'Uff. Ragioneria depositando nel focolare domestico Lorenzo venuto per la gioia del fratellino Francesco. A Pietro ed alla gentile Signora Luigia vivissimi rallegramenti. Anche la casa del Macch. Ferrari della Rimessa Loc. di Ventimiglia è stata visitata dalla cicogna che ha portato Emanuele. Felicitazioni.

● **Fiori d'arancio** per l'Op. Danilo Madeddu, per il Manov. Angelo Coromines della Squadra Rialzo di Ventimiglia e per l'A.M. Telesio della Rimessa di Ventimiglia.

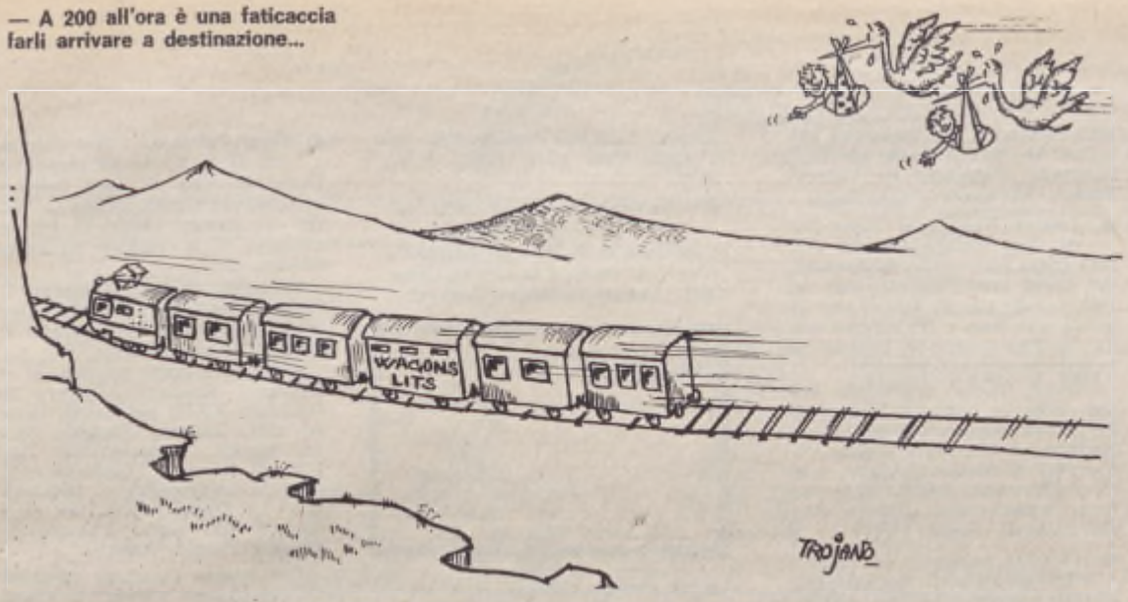
● **Commiati:** Un saluto e tantissimi auguri agli amici che hanno raggiunto il fatidico traguardo della pensione: Ubaldo Gardi Commesso presso l'Ufficio

Un premio per De Palma

Leonardo De Palma è il nostro Redattore fotografico di Genova. Tante le sue copertine per VOCI, tanti servizi in pagina, tanti i premi vinti nell'Azienda e fuori.
Ad arricchire il suo medagliere è ora arrivato per la seconda volta il premio AEC — Ferreuropa 1975 assegnato dalle ferrovie belghe. L'importanza di questo premio, uno dei massimi nel campo fotografico ed al quale partecipano i migliori fotografi europei, conferma ancora una volta la validità dell'opera del nostro Redattore. Il riconoscimento, fra l'altro, gli ha meritato il compiacimento della stampa genovese e del Gazzettino della Liguria per la RAI e una intervista dalla TV per Cronache Italiane.
Ho chiesto all'amico De Palma come ha scoperto questa sua vocazione per la fotografia e risponde che fin dalla prima maturità ha trovato nella immagine fotografica il migliore modo di esprimersi, il più congeniale per comunicare. Sono in molti oggi a impegnarsi nella fotografia, ho osservato, e molti tra i nostri lettori chiederanno che devono fare per avere successo.
« Molta passione, risponde, solide basi teoriche che nel gergo si dicono grammatica figurativa, esperienza e soprattutto inventiva e creativa. Quando venni assunto in ferrovia provenivo dalla professione del fotoreporter, con già un considerevole bagaglio di esperienze. Fui colpito dal nuovo ambiente e pensai subito che con la macchina fotografica era possibile offrire un prezioso contributo per costruire e divulgare una certa immagine dell'Azienda Ferroviaria e degli uomini che vi lavorano. In questi anni è stato questo il tema costante della mia fotografia: cercherò ancora di ampliarlo e di portarlo al pubblico con una mostra da presentare prima a Genova e poi in tutte le sedi Compartimentali ».
Rinnoviamo i nostri rallegramenti all'amico De Palma, mentre ci auguriamo di vedere su « Voci » molte delle foto della sua « personale ».

Giulio SGUERSO

— A 200 all'ora è una faticaccia farli arrivare a destinazione...



Mov.; Appl. Capo Stefano Oliveri dell'Uff. Comm.; Op. Ar. Renato Bianchi Tronco 11 Ge. Mare; Aus. Viagg. Camillo Bonelli D.P.V. di Ge. Samp.; Ass. Staz. Carlo Mangani staz. di Ge. PP.; 1° Man. Orlando Ferrando Staz. Novi S.B.; Camillo Balduzzi Rev. Sup. 1ª Cl. Uff. Mov.; Ass. Viagg. Ottorino Donegà DPV. Ge.PP.; Ass. Staz. Costanzo Garello staz. Savona; 1° Dev. Ernesto Pasterini staz. Novi S.B.; Spec. Giovanni Nebiolo D.L. Novi S.B.; Op. Spec. Vincenzo Zambelli 15° Tronco Nervi; Verif. Nicola Romano P.V. Ge.PP.; Man. Aurelio Bisagno DL Ge.Brignole; C.S. Ugo Grasso staz. Ge.Pontedecimo; Macch. Enzo Biagini D.L. Ge.Rivarolo; Macch. Luciano Pelegrini D.L. Ge.Brign.; Dev. Fiorenzo Aguzzi staz. eVntimiglia; C.S. Sovr. Luigi Iberti staz. Savona Mare; Macch. Renato Melotti D.L. Ge.Rivarolo; Luigi Brunner Rev. Sup. Uff. Mov.; Ass. Staz. Biagio Tornatore staz. Ge.Samp.; C.S. Sup. Giacomo Pizzorni staz. Ge.Marittima; Op. Spec. Pietro Pigallo 15° Tronco I.E. Ovada.

● **I lutti.** Vivissime condoglianze alla famiglia Merello per l'immatura scomparsa del Segr. Sup. Luigi dell'U.P.C.

MILANO

Redattore:
Luigi Paina
Tel. 2397

● **Il Gruppo** lombardo partecipante al congresso ANLA-fer, al rientro da Roma vuole ringraziare vivamente il Capo stazione 1° aggiunto partenze — in servizio il giorno 9 novembre alle 19, — a Roma Termini, per il suo interessamento in occasione della riservazione dei posti sul treno 324 in partenza alle 21,30.

● **Giuseppe Braghieri** e Pietro Beccaria, collocati in pensione nel corso dell'anno, sono stati festeggiati dai colleghi della Squadra Rialzo di Voghera durante un simposio svoltosi in un noto ristorante di Godiasco, presente il Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione Ing. Nastrella. Ci uniamo all'augurio di una lunga e meritata pensione.

● **A Tortona,** il Capo piazzale C.S. Sovr. Ugo Francesco Patria è stato insignito del cavalierato al merito della Repubblica. Rallegramenti.

● **Commiati:** l'Ing. Giuseppe Cantisani ha lasciato l'Ufficio Lavori perché destinato al Servizio Lavori. Gli rinnoviamo i voti per una felice sistemazione a Villa Patrizi.

Temistocle Riboni ha lasciato la dirigenza della Rimessa Locomotive di Voghera per assumere l'incarico di 1° aiunto al Deposito Locomotive di Milano Centrale. Tutti i dipendenti della Rimessa lo hanno festeggiato soprattutto per la simpatia che ha saputo veramente meritare. Gli è subentrato a Voghera, il Capo Deposito superiore Gerardo Imbimbo. Ad entrambi un cordiale buon lavoro.

● **La 5ª Mostra** di filatelia ferroviaria è stata organizzata dal Gruppo filatelico della Sezione DLF milanese presso la sala riservata di Milano Centrale con la partecipazione di nove concorrenti ed altrettanti temi; premiati, nell'ordine, Paolo Zanoncelli e Leopoldo Franchi ex aequo con Vincenzo Mento.

● **Partecipiamo** al cordoglio delle famiglie dei colleghi recentemente scomparsi: Luciano Natali, del Deposito Personale Viaggiante di Milano C.Le per infortunio sul lavoro; Federico Corradi, Gestore di 1ª cl. a Castione dei Marchesi; Sperindio Lanfredini, dell'U.P.C.; Delfo Giorgi, della Squadra Rialzo di Cremona; Giampietro Sperlari, stesso Impianto.

NAPOLI

Redattore:
Pasquale Piscitelli
Tel. 4181

● **Attività sportiva:** tra i colleghi cacciatori degli Impianti ferroviari di Cancello e delle località vicine in data 16 ottobre 1975, si è svolta, nelle campagne di S. Maria La Fossa (Caserta), una « allodolata », ossia una gara di caccia alle allodole. Impeccabile direttore della gara — risultata veramente 'bella ed appassionante — è stato il collega Sebastiano Sepe. Primo classificato è risultato Antonio Piscitelli, cui sono state assegnate le bellissima coppa offerta dal dinamico Presidente della Sez. D.L.F. di Cancello sig. Romolo Romano e la bellissima medaglia offerta dal titolare dell'armeria della stessa città sig. Querino Lombardo. Gli altri numerosi premi in palio sono andati, nell'ordine, ai colleghi Franco Candia, Nunzio Pappacena, Giuseppe Calvene, Pasquale Festa, Franco Casoria, Giovanni Stanzione, Peppino Trinchese e Felice Sapio.

Il 13 ottobre 1975 si è svolta, presso lo stadio Solfatara di Pozzuoli, un'incontro di calcio tra le rappresentative dell'Ufficio Pers. Comp.le e dell'Ufficio Rag. Comp.le di Napoli. L'incontro — cui hanno assistito numerosissimi colleghi degli Uffici ed Impianti di Napoli — si è concluso con la vittoria della squadra dell'UPC per 5 a 4.

Formazione U.P.C.: Roberto, Improta, Bifulco, Candia F., Di Biase, Sannino, Franzese, De Crescenzo, Borrelli, Topputo, Acanfora, Candia A.

Formazione U.R.C.: Sbrizzi, Savoia, Guglielmi, De Caro, Puopolo Mele, De Simone, Ferrara, Falanga, Fasulo, Russo.

Arbitro: Antonio Campoghiaro, Segr. Sup. dell'U.R.

● **Molti complimenti ed auguri:** alla gentile sig.na Carla Gomez, figlia del Rev. Sup. Francesco, dell'Uff. Mov. di Napoli, che ha brillantemente conseguito presso il Conservatorio della città di Potenza il diploma di pianoforte.

Alla graziosa e bravissima Gilda Cacace, di anni 12, figlia del C.T. Sup. Gennaro, del D.L. di Napoli C. Fl., la quale ha vinto il 1° premio di un concorso pianistico svoltosi presso l'Ass. Musicale Salernitana « Le muse », con la bella esecuzione di un brano di Alessandro Longo.

Al Sig. Aniello Accardo, padre dell'Op. spec. dell'arm.to Ciro, del 4° Tr. Lav. di Napoli C. Fl., il quale il 18-9-1975 ha festeggiato il centesimo anniversario della sua nascita.

● **Promozioni:** I nostri migliori complimenti a: Francesco Perrella e ad Umberto Fanara, dell'Uff. Mov. di Napoli, che sono stati promossi Rev. Sup. di 1ª classe; a Carlo Muzi, dell'Uff. Pers. Comp., che è stato promosso Segr. Sup. 1ª cl.; a Mario Caruso, di Napoli Sm.to, che è stato promosso C. Gest. Sovr.te; a Franco Savino, a Gaetano Ciunfrini, a Francesco De Cristofaro, ad Armando Minichini ed a Ciro Ferola, promossi Capi Treno.

● **Onorificenza:** il Segr. Sup. 1ª cl. cav. Giuseppe Petroli, dell'Off. G.R. di S. Maria la Bruna, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere Ufficiale. Al caro amico Petroli i nostri più affettuosi auguri.

● **Un vivo elogio** a Luigi Scognamiglio, Eduardo Sacconio, Gaetano Oliviero e Carlo Rossano, tutti dell'Officina di Pietrarsa, che si sono ripetutamente distinti quali donatori di sangue.

● **Abbiamo appreso** con vero piacere che il 1° Dirigente dott. Ugo Rodriguez, già in servizio presso l'Ufficio Mat. e Trazione di Palermo e recentemente collocato a riposo, è rientrato a Napoli ed ha ripreso la carica di Delegato Compartimentale F.S. dell'Ass. Naz. Comb. e Reduci, che aveva lasciato allorché era stato destinato a Palermo.

PALERMO

Redattore:
Giuseppe Giambanco
Tel. 3366

● **Gli Uffici** e gli Impianti ferroviari di Palermo sono stati meta di una visita pastorale da parte dell'Arcivescovo della Diocesi, Cardinale Salvatore Pappalardo.

Il Presule, accompagnato dal Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, dal dinamico Cappellano Compartimentale, Padre Bernardo Critti, e da numerosi agenti, ha avuto parole di stima e di simpatia per i ferrovieri tutti.

Il Cardinale ha pure presenziato, nei locali del Dopolavoro Ferroviario, all'Assemblea parrocchiale dei ferrovieri durante la quale il dott. Aldo Oggiani, Presidente dell'Assemblea stessa, ha svolto un'ampia e dettagliata relazione.

Infine, domenica 9 novembre, il Cardinale Pappalardo ha celebrato la S. Messa nella galleria antistante la cappella della stazione di Palermo Centrale, amministrando il sacramento della cresima ad un folto gruppo di figli di ferrovieri.

● **Nelle elezioni** per il rinnovo del Consiglio Direttivo della Sezione di Palermo del Dopolavoro Ferroviario, sono risultati eletti, nell'ordine: il Segretario Superiore Giuseppe Palazzolo, il C.D. Giuseppe Gioè, il Capo Treno Vincenzo Floridia, il C.D. Sup. Vincenzo Lo Cascio, il C.D. Cosimo Fontana, il Segr. Carmelo Azzaretto, il Segr. Francesco Di Rosa ed il Macch. Renato Casiglia.

Ai neo eletti formuliamo le nostre congratulazioni e l'augurio di un proficuo lavoro nel prossimo triennio.

● **Nozze d'argento.** Il S. Sup. Pier Luigi Tasso, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico Compartimentale, ha recentemente festeggiato le nozze d'argento.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Al collega Tasso ed alla sua gentile consorte, Sig.ra Maria, i più vivi rallegramenti da parte di « Voci ».

● **Laurea.** Si è laureato a pieni voti, presso l'Università degli Studi di Padova, in ingegneria meccanica Angelo Di Grazia, figlio del C.T. Sup. Giuseppe, dell'Officina G.R. di Catania Acquicella. Il Di Grazia ha discusso, relatore il Ch.mo Prof. Ing. Enzo Zacatti, una interessantissima tesi sull'inquinamento atmosferico. Al neo ingegnere esprimiamo le nostre felicitazioni.

Il C.S. Sovr. Stefano Carollo, Titolare della stazione di Bagheria, è diventato nonno. La figlia Mariella ha dato alla luce un vispo pargoletto al quale è stato imposto il nome di Gianluca. Auguroni.

Arturo D'Agostino, figlio dello Ispettore Capo r.e. Nicolò, dello Ufficio Movimento, ed Antonello Seminerio, figlio del Capo Stazione Sovrintendente Salvatore, Titolare della Stazione di Aragona Caldare, entrambi studenti in medicina, hanno vinto per le belle votazioni riportate nel decorso anno accademico, la borsa di studio dell'Opera di Previdenza. Complimenti ed auguri di future affermazioni.

● **Cicogna express** per Carmelo Maltese, figlio dell'Operaio Specializzato Salvatore, dell'Officina Compartimentale I.E. di Palermo, per Cecilia Mannino, figlia dell'Operaio specializzato Sebastiano, dell'Officina Compartimentale I.E. di Palermo, per Giampaolo Greco, figlio dell'Ausiliario Viaggiante Corrado, del Deposito Personale Viaggiante di Siracusa, per Giuseppa Anna Simone, figlia del Manovale Vito, della stazione di Alcamo Diramazione, per Paola Anna Maria Lanzanò, figlia del Gestore Gaetano, della Fermata di Vizzini Licodia, per Calogero Spoto, figlia del Gestore 1ª classe Pietro, della Fermata di Acquaviva Castelvermini, per Francesco Paolo Sansone, figlio dell'Operaio qualificato Domenico, della Squadra Rialzo di Palermo.

● **E' deceduta** a Catania la Sig.ra Domenica Barbagallo, moglie dell'Operaio a riposo Salvatore, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Catania, e mamma dei Capi Treno Vincenzo ed Orazio Rapisardi, in servizio presso il Deposito personale Viaggiante di Catania. Le nostre condoglianze.

REGGIO CAL.

Redattore:
Antonio Licordari
Tel. 3520

● **Primo piano.** Apriamo purtroppo la serie con una triste notizia. I ferrovieri del Compartimento si stringono attorno al loro Direttore, ing. Antonino Bitto, per la scomparsa del genitore, Giuseppe, Cavaliere di Vittorio Veneto. Affettuose condoglianze.

● **Lauree.** Non è mai troppo tardi, vero collega Antonio Ferrara Capo Staz. di Santa Domenica? Aveva interrotto gli studi nel 1966 per motivi di lavoro, ha ripreso con lena e buona volontà, da qualche giorno è Dottore in Economia e Commercio.

C'è chi, invece, arriva alla laurea subito e bene: è il caso di Francesca Spanò, 110 su 110, in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Messina. Auguri a lei ed a Francesco Spanò, Capo del terzo Reparto Movimento di Reggio Calabria linea.

● **Cicogna express** - La signora Giuseppa Caridi moglie di Domenico Condemi ha dato alla luce Antonio, settimo figlio.

Paolino ha una compagna nella sorellina Giovanna: il lieto evento è avvenuto nella casa del collega Filippo Lagané, operaio IE presso l'Officina di Reggio.

E' nata Serena Gentile, figlia primogenita del collega in giornalismo e grandissimo amico Toti redattore leccese de « La Gazzetta del Mezzogiorno ». Ci scusi Vito Meterangelo, ma sappiamo che la pubblicazione della notizia farà tanto piacere al nostro lettore Antonio Peccarisi, nonno materno, Deviatore a riposo qui a Reggio.

In casa dell'Operaio Qualificato IE di Reggio Calabria Antonino Barreca è nato Vincenzo. A tutti auguri.

Auguri anche a Natale Alati, ex Operaio Specializzato IE ed alla moglie che hanno avuto il loro primo vispo nipotino, Cristian Natale, nato dal matrimonio tra il figlio Pino e la nuora Antonella.

● **Onorificenza** - Il collega Armando Capano, Capo staz. Sovrintendente e D.C. di Agropoli, è stato di recente nominato Cavaliere. Auguri e congratulazioni.

ROMA

Redattore:
Tommaso Dresda
Tel. 6155

● **Il cicogna-express** si è arrestato nelle stazioni di Roma Smist., Roma Trastevere, Roma Termini e di Sulmona, per lasciare discendere l'ultima covata della grande famiglia ferroviaria:

Andrea figlio del C.S. Luciano Tarolla, Francesca figlia del M.re Umberto Vitale, Daniele figlio del M.le Quinto Carucci, Andrea figlio dell'Ass. C. Giuseppe Bozzi, Giacomo figlio dell'As. C. Antonio Rossi, Annalisa figlia dell'Ausil. G. Battista Sciarra, Antonio figlio del C. Tr. Cosimo Lanzafame, Albo figlio del Cond. Francesco Antonetti, Rosangela figlia del Cond. Giorgio Del Monaco, Antonio figlio del Cond. Rosario Ventresca, Gabriele e Walter (sì proprio due gemelli!) figli del M.re Vittorio Langiano, Antonello figlio dell'Ausil. Impero Massimo e Consuelo figlia del C. Tr. Paolo Nicotra.

● **Fiori d'arancio** - Nel Santuario di S. Maria ad Rupes, in Castel S. Elia si sono uniti in matrimonio Egidio Mileo C. Tec. del 16° Tronco Lavori di Monterotondo e la gentile signorina Siriana Seri.

Si sono sposati Umberto Di Panfilo, Conduttore presso il Dep. P.V. di Sulmona e la gentile signorina Rina Salutari.

Nella splendida basilica di S. Giovanni Bosco consacrata da Giovanni XXIII nell'ormai lontano 1959, Giuliana Simeoni figlia del Macch. Armando del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo e nipote dell'amico Giggi C. Dep. P.V. Sovr. a Roma Smist., ha coronato il suo sogno d'amore col giovane Enrico Valeri.

● **Il nostro** Direttore Generale ing. Lucio Mayer, il Consigliere d'Amministrazione ing. Corrado Rota, il Direttore del Servizio I.E. ing. Enrico Bianco, il Capo-Ufficio I.E. dr. Roberto Proia e numerosissimi ferrovieri hanno festeggiato il Cavalier Umbero Riva, Capo Reparto 15/E e 47/E dell'Ufficio I.E. che il 10 novembre lasciava il servizio dopo oltre 42 anni.

Al cav. Umberto l'augurio più cordiale.

● **Lauree** - Marisa, la figlia del Cav. Renato Francalancia, macchinista presso il Dep. Loc. di R. Trastevere, si è laureata in Medicina e Chirurgia col massimo dei voti, discutendo presso l'Università degli Studi di Roma la tesi: « Considerazioni su alcuni metodi obiettivi di rilievo del dolore nel parto». Relatore il Ch.mo prof. Luigi Chiarenza. Discutendo la tesi: « Studio sulle modificazioni dell'equilibrio acido-basico nei pazienti anziani con perdite digestive ». Franco Bottoni, figlio dell'Ass. Capo Celestino si è addottorato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Relatore il Ch.mo prof. Vincenzo Martinelli. Ai due neo-dottori vivi complimenti.

● **I lutti** - Mario Petrucci, di 24 anni addetto alla manutenzione degli Impianti Elettrici a Roma Prenestina, stava riparando alcuni segnali tra l'interbinario quando veniva investito da una tradotta in manovra. Partecipiamo al dolore della famiglia per la grave perdita.

● **Ad iniziativa** della Sezione Comp.le Reduci ed ex-Combattenti, è stata posta una corona d'alloro al cippo marmoreo sito al bin. 1 della Stazione Termini che ricorda i Caduti di tutte le Guerre.

Il Cappellano ferroviario, presenti il Capo Reparto Movimento d'Impianto Comm. Francesco Foti, i rappresentanti dell'AMNIG, funzionari degli Uffici e del'Esercizio ed un folto gruppo di ferrovieri, ha rivolto un omaggio alla memoria dei Caduti per la Patria e auspicato che il loro sacrificio rafforzi in tutti sentimenti di pace e di fratellanza umana.

● **Nella Cappella** di Stazione a Roma Termini il 25 novembre, nel primo anniversario della morte, il Cappellano Comp.le don Giovanni Brazzan ha celebrato una messa in suffragio del compianto Ispettore Capo Nivo Carlucci dell'Ufficio I.E. di Roma, stimatissimo funzionario e caro amico e collega, immaturamente scomparso e il cui ricordo è rimasto ben vivo in quanti pote-

Notte di Natale

La signora Noemi Lazzotti, vedova dell'Assuntore di P.L. Aldo Bastoni, deceduto nel 1968, ci ha inviato un breve racconto dal titolo « Notte di Natale », pregandoci di pubblicarlo. L'accontentiamo volentieri.

Brillano le stelle nel cielo azzurro e un dolce suono di campane si spande nell'aria. « E' la Notte di Natale ».
Un uomo veglia nella garitta, il calore della stufa misto all'odore delle traverse che in essa bruciano è nell'aria, mentre la tenue luce della lanterna illumina l'interno.
Il trillo del telefono lo fa sobbalzare, afferra la lanterna ed esce nella notte buia, gira la manovella ed abbassa le sbarre.
In lontananza s'ode lo sferragliare del treno che avanza veloce lungo il binario. E' il rapido di mezzanotte.
Le campane ora esplodono in suono allegro e festoso, annunciando la nascita del Figlio di Dio.
Mentre il rapido sfreccia davanti, il guardiano alza la lanterna in segno di saluto, dalla macchina rispondono con un fischio prolungato; un auto ferma al passaggio a livello accende e spegne i fari partecipando così alla gioia di quella notte santa.
Il treno continua la sua corsa nella notte; con i suoi cento finestrini illuminati, portando il suo carico umano che sogna la gioia del ritorno a casa.
Il castellante rientra nella garitta posa la lanterna, si siede vicino alla stufa e pensa alla moglie, ai suoi bambini che seduti intorno al focolare acceso guarderanno il posto vuoto, pensando al loro papà che anche nella notte di Natale è là solo; e questo per dare loro una vita tranquilla.
Un lampo di tristezza attraversa il suo sguardo, ma è fiero del proprio lavoro. Sa che come lui tanti altri uomini sono al loro posto coscienti della propria responsabilità e del proprio dovere verso altri uomini costretti a vivere lontani dalle loro famiglie; forse all'estero... possano in quel giorno di festa sedersi a tavola con i propri cari.
Alza la cornetta e forma il numero della stazione e con una punta di orgoglio nella voce porge gli auguri di buon Natale ai colleghi; mentre l'allegro suono delle campane si spegne pian piano.

Noemi LAZZOTTI

SENZA PAROLE

rono apprezzarne le non comuni doti umane e la nobiltà d'animo. Presenti alla cerimonia numerosi parenti, amici e colleghi. Rinnoviamo alla vedova gentile signora Amneris ed ai famigliari tutti l'espressione del nostro affettuoso cordoglio.

● **I lutti.** Un infarto ha stroncato la vita del Capo Gest. Sup. Antonio Conti dell'Ufficio Telegrafico di Roma Termini. Lo ricordano con tanta stima e affetto quanti lo hanno conosciuto (e sono tanti) in oltre 30 anni di servizio.

● Estendiamo le nostre condoglianze al 1° Dev. Calogero Amore della Stazione di Roma Trastevere nella luttuosa circostanza della morte del padre.

● Ci uniamo ai tanti amici nell'esprimere le nostre condoglianze ai familiari del C. S. Lav. Andrea Accili, dirigente il Circolo Ripartizione, recentemente scomparso.

● **I ferrovieri** Donatori di Sangue dei Gruppi di Roma inviano, tramite Voci, il più cordiale augurio di buone feste a tutti i colleghi auspicando, per il nuovo anno, una sempre maggiore partecipazione alla loro benemerita attività.

ROMA Servizi

● **Giuliano Olivieri,** Segretario in prova ha preso servizio il primo dicembre qui a Villa Patrizi. Olivieri è l'ultimo, almeno per ora, di una dinastia che in Ferrovia è stata presente in ogni epoca. Suo padre, Francesco è Segretario Superiore agli Impianti Elettrici, il nonno Giulio, Ispettore di 1ª classe, è andato in pensione nel 1950 ed il bisnonno, Francesco, Ispettore Capo Superiore già nel 1900 prestava servizio alla Direzione Generale delle Strade Ferrate. Non resta che formulare a Giuliano i migliori auguri.

● **Cicogna express** - Chiara è venuta a rallegrare la casa di Sandro De Angelis, Segretario del DLF di Roma. Al caro amico Sandro ed alla signora Luisa rallegramenti vivissimi e tanti cari auguri alla piccola. Felicitazioni anche al dott. Carmine Stabile, Isp. P.le del Servizio Approvvigionamenti, per la nascita di Francesca.

● **Marcia nuziale** per il Segr. Pietro Ribianti e Giuseppina Orlani; per Eros Bartoleschi, Man. e Marinella Lai, tutti del Servizio Approvvigionamenti; per Francesco Paolo Corbo e Patrizia Ermi del Servizio I.E. A tutti cordiali auguri.

● **Commiati** - L'Aus. Giuseppe Bernetti degli Approvvigionamenti è andato in pensione. Auguri da tutti gli amici e colleghi.

● **Condoglianze** alle famiglie di Elio Monaco e Angelo Grimaldi del Servizio Approvvigionamenti, recentemente scomparsi.

TORINO

Redattore:
Renzo Marello
Tel. 2370

● **Nel nuovo** scalo smistamento, in fase di avanzata costruzione, di Torino Orbassano è entrato recentemente in funzione il « Dormitorio Residenziale » per il personale costretto a vivere lontano dalla famiglia ed in attesa di poter disporre di abitazione propria. Esso comprende novantanove camere, tutte munite dei servizi, una doccia ad ogni piano, un bar ed una sala soggiorno con TV collettiva.

● **Numerosi** colleghi provenienti dal Genio Ferrovieri ci hanno scritto da ogni parte della rete perché ricordassimo convenientemente un loro compagno d'armi, il Geniere scelto ing. Mirto Rho, già Capo dell'Ufficio Movimento di Torino, della cui scomparsa è stata data notizia nel numero del mese scorso. In questi scritti viene ricordato il tempo di guerra, allorché il defunto fu richiamato alle armi ed ebbe l'incarico, essendo già laureato, di istruire le reclute. A tal proposito, in particolare evidenza viene messa la vasta competenza professionale da lui già allora posseduta, nonché la passione che profondeva nelle lezioni e la cameratesca amicizia che lo legava ai commilitoni. Sua fu, infatti, la proposta — da tutti accolta — di ritrovarsi ogni anno: da allora gli incontri si sono regolarmente ripetuti, fino a quello tenuto nel maggio di quest'anno, esattamente il trentesimo, al quale l'ing. Rho, già seriamente ammalato, non volle mancare.

Speriamo di avere accontentato i superstiti di quel plotone, sparsi in tutta Italia, i quali, ricordando la bontà e la modestia dello Scomparso, hanno inteso rendere omaggio da queste colonne alla Sua memoria.

● **Commiati** - Hanno lasciato recentemente l'Azienda, per limiti di età, il Segr. Sup. 1ª cl. rag. Sergio cav. Marotti, Capo del 14° Rep. Ragioneria, ed il Segr. Giovanni Cesale, del 13° Rep. Ragioneria. Trattasi di due colleghi che durante i tanti anni di servizio si sono particolarmente distinti per il loro vivo attaccamento al dovere, per la loro bontà d'animo e per la loro signorilità di modi.

Rinnoviamo loro i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Altrettanti auguri rivolgiamo al Segr. Sup. Rag. Venanzio Penna, del 12° Rep. Controllo Merci, pure collocato a riposo ultimamente. Efficiente ed intelligente «prodotto» degli anni '20, forse l'ultimo dei « mohicani » della propria classe, il neo pensionato lascia un ottimo ricordo nell'interminabile schiera dei suoi amici.

● **Binario dieci:** il giovane Paolo Antonacci, figlio dell'Ispettore Capo dr. Umberto, Capo della 2ª Sez. Ragioneria, ha brillantemente conseguito presso l'Università di Torino la laurea in Medicina e Chirurgia, discutendo con il Relatore prof. G. De Poli la tesi: « Recenti acquisizioni sulla eziopatogenesi e sulla terapia chirurgica del pneumotorace spontaneo dei giovani ». Vivissime felicitazioni.

● **Marcia nuziale** per tre colleghi della stazione di Alessandria C.le: fer-matrimonio fra l'Assistente Vittorio Zunino ed il C.G. Maria Rosa Toriggia; C.S. Andrea Mantelli con la gentile Sig.na Angela Rapetti.

Auguri di ogni bene e felicità.

● **Cicogna express** al DL di Cuneo: Mirco al Manov. Rinaldo Bracco. Complimenti ed auguri.

● **Lutti** alla stazione di Alessandria C.le: porgiamo le più vive condoglianze al C.G. Sup. Giovanni Barberis per la morte del padre Enrico, pensionato FS, ed all'Assist. Bianca Valzania per il decesso del padre Sergio, anch'egli pensionato FS.

● **In quel** di Serravalle d'Asti ha avuto luogo la premiazione dei vincitori del concorso « Stazioni Fiorite 1975 ». Alla manifestazione è intervenuto, assieme a vari Capi degli Uffici Compartimentali, il Direttore ing. Attanasio, il quale ha espresso un vivo compiacimento a tutti coloro che sono riusciti a dare ai loro Impianti una impronta gradevole di decoro consona agli intendimenti dell'Azienda, nonché a realizzare con sobrietà e semplicità l'opera di abbellimento floreale escondo le aspettative del pubblico. Egli ha pure ringraziato i numerosi Enti che con la loro partecipazione hanno favorito, come sempre, la migliore riuscita del concorso.

TRIESTE

Redattore:
Aless. Pergola Quaratino
Tel. 323

● **Commiato** - Dopo 35 anni di servizio, ha lasciato l'Amministrazione con la qualifica di Dirigente Generale, l'ing. Giovanni Lenarduzzi, Capo dell'Ufficio Lavori e Costruzioni.

L'ha sostituito nell'alto incarico il Dirigente Superiore ing. Pietro Bonaffini, che è giunto tra noi, il 4 ottobre, dalla Direzione Generale del Servizio Lavori e Costruzioni.

TUTTARETE
Piccole cronache dai Compartimenti

Giungano all'ing. Lenarduzzi, da parte degli amici e dei dipendenti, gli auguri di una lunga e serena quiescenza; all'ing. Bonaffini, invece, porgiamo il saluto cordiale di tutti i colleghi.

● **Benvenuti** - Proveniente dal Compartimento di Ancona è giunto, con l'incarico di dirigere la Sezione I del locale Ufficio Movimento, l'Ispettore Capo r.e. D'Orsi Corrado. Il 14 ottobre è arrivato, poi, proveniente dall'Ufficio I.E. di Venezi,a l'Ispettore ing. Giovanni Marchiol, che è stato destinato alla Sezione IV del locale Ufficio Impianti Elettrici.

● **Le file** del personale direttivo del locale Ufficio Lavori si sono arricchite di una nuova unità. E' stato assunto, infatti con la qualifica di Ispettore, l'ingegner Antonio Ciaravolo.

A nome dei colleghi e dei ferrovieri del Compartimento un cordiale benvenuto e l'augurio di buon lavoro.

● **Nozze** - Nella Chiesa di San Giovanni d'Antro di S. Pietro al Natisone, presente una folta schiera di parenti e di conoscenti, hanno coronato il loro sogno d'amore il Segr. Tec. geom. Loris Mangano, del Gruppo Speciale Intavolazioni del locale Ufficio Lavori e la gentile signorina Marina Perigoi.

Agli sposi auguri di felicità da parte degli amici e di « Voci ».

● **Le nascite:** la casa dell'Applicato del locale Ufficio Materiale e Trazione Maria Chiantera in Trevisan è stata allietata dalla nascita di Federica.

Fiocco azzurro sulla porta di casa del Segret. Tecn. Sup. Sergio Simonetti, Capo Reparto 22 del locale Ufficio Imp. Elettrici, che nel mese di ottobre ha avuto in regalo dalla gentile signora Anna un grazioso marmocchio al quale è stato imposto il nome di Cristian.

Anche la casa del Segret. Tecn. Mario Besek, del Reparto 23 del locale Ufficio Imp. Elettrici, è stata di recente allietata dai primi vagiti del piccolo Antonio.

Ai neonati, ai colleghi ed alle loro gentili consorti, giungano auguri sinceri da parte degli amici di « Voci ».

● **E' deceduto** per un incurabile male il Segret. Sup. di 1ª cl. a riposo, rag. Salvatore Castagna, già Capo del Reparto Ordini di Pagamento del locale Ufficio Ragioneria. Gli amici porgono le loro sincere condoglianze alla gentile signora Cornelia Benussi, moglie affettuosa del compianto collega ed al cognato, Dirigente Sup.re ing. Attilio Flego, Capo del locale Ufficio Imp. Elettrici.

Apprendiamo con dolore che ha cessato di vivere l'11 ottobre il sig. Aurelio Arbo, padre del Segret. Tecn. Sup. Vincenzo, Capo del Reparto Collaudi del locale Ufficio Materiale e Trazione.

● **Con il treno 4595** della linea Udine-Palmanova-Cervignano, il Capo Treno del DPV di Cervignano Volveno Del Frate ha effettuato l'ultimo turno di servizio. Ad attenderlo sotto la pensilina della stazione di Cervignano, c'era, assieme ai quasi duecento colleghi, il Conduttore Daniela Catto che l'ha affettuosamente salutato con un abbraccio ed un mazzo di fiori.

● **E' da quasi** quarant'anni che il sig. Giuseppe Chittero, di Ugovizza, si serve quotidianamente del mezzo ferroviario, per la tratta Tarvisio-Pontebba, fruendo di un abbonamento ordinario mensile.

Il sig. Chittero espleta un'attività non comune; egli infatti effettua delle commissioni o dei servizi per conto delle molte famiglie che abitano le zone impervie del comprensorio carnico, ricevendone in cambio piccoli compensi ma soprattutto tanta gratitudine da parte di quella gente che ha trovato in lui un fattivo ed esperto collaboratore.

Ogni giorno i nostri agenti lo vedono salire, sempre alla stessa ora, sul solito treno e lo considerano ormai un amico, uno di quegli amici a cui si è legati da stima e da affetto ed è per questo che adesso ritengono sia doveroso ringraziarlo, per l'attaccamento che ha dimostrato nei confronti dell'Azienda, citandolo nelle cronache compartimentali di « Voci ».

● **Un plauso** di cuore alla piccola Carmen, figlia del Segrt. Sup. Romana Segon, del locale Ufficio I.E., che è stata di recente premiata con « Diploma di Merito » per essersi distinta quale migliore allieva della 1ª classe della Scuola Media « Rismondi » di Trieste.

● **Sono stati** di recente collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio Fioravante Del Fabro, As. Viagg. del DPV di Udine; Giuseppe Rizzo, Condutt. del DPV di Trieste C.le; Cristiano Sulli, 1° Deviatore della staz. di Aurisina; Paolo Pagotto, Oper. Spec. Armam. del Tr. Lav. di Maniago; Giovanni Zamolo, C. Tecn. Sup. della Zona I.E. di Trieste C.le.

VENEZIA

Redattore:
Giuseppe Luzzi
Tel. 3220

● **Lauree** - La signorina Laura Facchinelli, Segretario dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, figlia del cav. Mario, già in servizio a Venezia, e attualmente alle dipendenze dell'Ufficio Lavori di Genova, ha conseguito col massimo dei voti la laurea in lettere presso l'Università degli Studi di Ca' Foscari.

Alla neo dottoressa congratulazioni vivissime ed auguri di una brillante carriera.

Partecipiamo alla gioia del C.T.L. Pasquale Rossi di Castelfranco V. per la laurea' in Scienze biologiche conseguita brillantemente presso l'Università di Padova dalla figlia Giuseppina.

Anche il Capo Staz. Sup. Sergio Favan di Ponte di Brenta ha il piacere di comunicare che sua figlia Anna Morena si è laureata col massimo dei voti in Medicina e Chirurgia presso l'Ateneo Patavino.

Auguri alla giovane Adelina Brighetti, figlia del Capo Staz. Sovrin. Giovanni, già della Stazione di Venezia S.L., per la laurea in Lingue e Letterature straniere conseguita presso l'università degli Studi di Ca' Foscari.

Io vorrei un Natale...

Ma nasce, ma nasce a Natale
un bimbo, nemico del male?

Io vorrei un Natale
dolcissimo,
fatto di canti e di neve,
con le stelle che stanno a guardare
e si specchiano nel fondo del mare.

Però qui le cose si mettono male
e se tu, dolce Cristo
abbandoni la terra
ai suoi bassi istinti di guerra
dove trovare una culla
dove posare lo sguardo
dove sostare per stringere al seno
un pargolo e dirgli ninnando:
« tesoro, la vita è un incanto »?

Così si ritorna a pregare
tutti i Santi sopra l'altare,
perché ognuno ha il Santo del cuore
cui dire:
« ci mandi, ci mandi un pochino
[d'amore? »

Lide Monero

● **Con decreto** del Capo dello Stato il cav. Umberto Pavan del locale Ufficio Sanitario Compartimentale è stato insignito della onorificenza di Ufficiale al merito della Repubblica.

E' stato nominato Cavaliere al merito della Repubblica Italiana il segretario particolare del Direttore Compartimentale signor Carlo Perissinotto.

Agli attivi e dinamici colleghi congratulazioni ed auguri vivissimi da parte di « Voci ».

● **Nozze** - Nella Chiesa della B.V. del Carmine in Bicinicco (Udine) si sono uniti in matrimonio la signorina Loredana Tell e il sig. Carlo Sillani, operaio di Armamento del tronco 21 di Codroipo. Formuliamo loro i più sinceri auguri di felicità.

● **Commiati** - Sono stati collocati a riposo per limiti di età o a domanda: l'Ass. Capo Giuseppe Bighetto di Venezia S.L., il 1° Deviatore Mario Checchin di Mestre, l'As. Capo Angelo Frasson di Padova, il Manovale Spec. Lando Ruffato della Sq. R. di Mestre; l'Operaio spec. Arrigo Trevisanato del Rep. IE di Mestre; l'Ausiliario Staz. Severino Manente di Venezia S.L.; l'Ass. Capo Alessandro Bernardi di Treviso C.; l'Operaio spec. Giordano Baccini della Zona IE di Treviso; l'Operaio spec. Armando Barosco del D.L. Treviso; il Macchinista Gilberto Vesco del D.L. Mestre; il Manovratore Bruno Boato di Padova; il Gestore Alba Flaborea n. Maronese di Lisiera.

A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Lutti** - Sono recentemente mancati: l'Operaio spec. Silvio De Franceschi del D.L. di Mestre; il Commesso Gianni Carraro dell'Ucio Lavori Compartimentale di Venezia; il Primo Manovratore Ugo Stefani di Montebelluna; il Manovratore Capo Giovanni Mior di Mestre; il Capo Treno Giovanni Piovesan del DPV di Treviso.

● **Lutti** - Sono mancati all'affetto dei loro cari il Macchinista Giovanni Galeazzo del D.L. Mestre, il Commesso Capo Vittorio Pagin dell'Ufficio Lavori, il Capo Gestione Superiore Romano Puppa ed il Capo Gestione Sovrintendente Ferruccio Casarin, entrambi di Venezia S. L.

« Voci » porge sentite condoglianze.

VERONA

Redattore:
Fulvio Duzzi
Tel. 3908

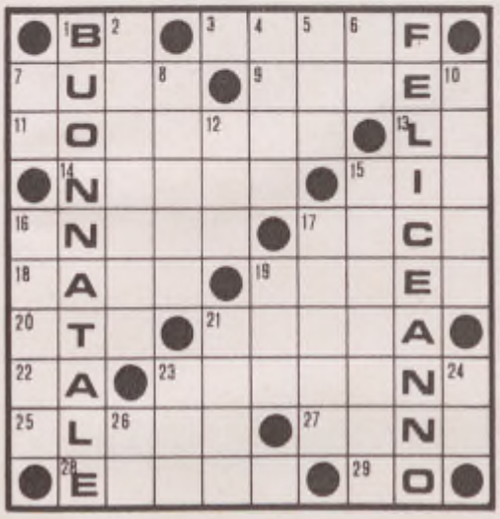
● **I buoni** - Nel tortuoso sentiero della vita, la bontà trova sempre spazio. Il signor Antonio Capri, Maresciallo di Finanza, coinvolto in uno spettacolare incidente stradale a Mules, segnala il senso di altruismo, di responsabilità e di generosità degli Operai dell'arm. Vittorio Carusi, Bruno Prando, Alfredo Tessari, Mario Toniutti. Il decisivo e spontaneo loro intervento ha evitato conseguenze disastrose per la prontezza e perizia dimostrata nel liberare dai rottami 5 persone gravemente ferite. Nel ringraziare questi nostri bravi colleghi, li additiamo ad esempio.

● **Fiori d'Arancio** per la signorina Myriam Barriera dell'Ufficio IE di Verona e Giuseppe Sandrini della Stazione di Bolzano. Alla simpatica coppia le felicitazioni e gli auguri di tutti i colleghi ed amici.

● **Fiocco azzurro** nella stazione di Dobbiaco. Ai Dirigenti della Stazione Lorenza Pace e Giorgio Giardini si è aggiunto il 12 settembre, Michele, che ha ricevuto l'acqua battesimale a S. Bonifacio di Verona. La Pusteria batte con tutta affettuosità il telegramma augurale.

SORRIDA PREGO

Umorismo giochi, passatempi



DEFINIZIONI: **Orizzontali:** 1) Sigla di Brescia; 3) Personaggio della «Turandot»; 7) Titolo nobiliare; 9) Una sigaretta americana; 11) Ladroni di mare; 13) Avverbio di luogo; 14) Legame logico; 15) Centonovantanove romani; 16) Patria di Caligola e di Nerone; 17) Fiaccola poetica; 18) Il serpente con gli occhiali; 19) Città e porto della Grecia; 20) Andato... col poeta; 21) Il palcoscenico del torero; 22) La fine della partita; 23) Ciliege amarognole; 25) Cerchio luminoso; 27) Bagna Firenze; 28) Un legno pregiato; 29) La fine di Menelao.

Verticali: 2) Disaccordo non privo di asprezza; 4) Antica misura agraria; 5) Lamenti poetici; 6) Monogramma di Manzoni; 7) Seicento romani; 8) Regione della Germania; 10) Corso di studio che precede l'Università; 12) Fiume di Ascoli Piceno; 15) Il... Primo del pugilato; 16) L'eroina in camicia rossa; 17) Animale... da grande mercato; 19) Sobborgo industriale di Genova; 21) A fine preghiera; 23) Parità sulle ricette; 24) La fine del corteo; 26) Fiume della Siberia.

S. CHIESA

Lucchetto (xx0000/0000xx = xxxx)

IL NATALE DI BETLEMME

Ti sorride, nel morto tempo, il musco
dolce. Una luce guida, il Coro ha un senso.
Nel tuo volto t'illumini d'immenso.
Fuochi leggeri rodono la carne
in un mondo di neve. Empie le cose,
il freddo. A dita sbocciano le rose.
E tu, o Natale di quei tempi antichi,
ti rinnovi nei cicli, spazi bruci
in silenzi d'abissi. (Oh il capo è bianco).
Cerchi: stelle sepolte in scie di luce...

BERTO

Scarto (6/5)

NICKY LAUDA HA PRESO IL VIA...

Come un fulmine è partito.

IL PERSIANO

Incastro (xx00000xxxxxx)

GALANTERIE NELL'ALTA SOCIETA'

Il vecchio nelle stanze di Madama
fa i complimenti, pien d'affettazione;
quindi sceglie dal mazzo il più bel fiore
per offrirlo, e lo fa con distinzione.

MARIN FALIERO

Indovinelli

IL GRANDE TROTTATORE VA IN PENSIONE

Se era da braccia abili guidato
risultava vincente e ben piazzato
e qualcheduno gli occhi gonfi ha avuto
ed ha sofferto, quando fu sferrato.
Che delusione! Par che or chiuso sia
con le mosche per sola compagnia.

FAN

COPPIA DI AMICI STRANIERI A LONDRA

Con gioia i due fratelli hanno la Manica
passata, ed ora son molto apprezzati
come brillanti, che in effetti valgono:
con la camicia sono proprio nati!

IL TROVIERO

IL NASO VISTO NELLO SPECCHIO

Colui che avvertirà,
guardandosi di fianco, ch'è aumentato
d'una buona metà,
potrà ben dir d'averlo... pronunciato!

IL VALLETTO

CALCIATORE MALVISTO

Nelle respinte è un asso veramente
ma nei contrasti è sempre indisponente:
è proprio questa la ragion per cui
la grande affermazione non è per lui.

TIBURTO

IL FORZAMENTO DEL PORTO NEMICO

Per la rischiosa impresa è necessario
sia votato alla morte il volontario;
ma se riesce questa operazione
giusto è parlare di... decorazione.

CIAMPOLINO

L'ARBITRO DI CALCIO
(come vorrei che fosse)

Per il regolamento sia esigente
e pur nella persona assai imponente;
ma un... fisico pletorico a me pare
che sia letteralmente da scartare.

TRAIANO

SOLUZIONI

CRUCIVERBA: **Orizzontali:** 1) BS; 3) Calaf; 7) Duca; 9) Camel; 11) Corsari; 13) Li; 14) Nesso; 15) Cic; 16) Anzio; 17) Face; 18) Naia; 19) Pireo; 20) Ito; 21) Arena; 22) TA; 23) Amarene; 25) Alone; 27) Arno; 28) Ebano; 29) Ao.

Verticali: 2) Screzio; 4) Acro; 5) Lai; 6 Am; 7) DC; 8) Assia; 10) Liceo; 12) Aso; 15) Carnera; 16) Anita; 17) Fiera; 19) Pra; 21) Amen; 23) Ana; 24) Eo; 26) Ob.

LUCCHETTO: anGELO/GELOni = anni.

SCARTO: sAetta/setta.

INCASTRO: seLEZIOnatore.

INDOVINELLI: il pugno; i gemelli da polso; il «sì»; il «no»; il trapianto cardiaco; il Fisco.

REBUS: IM presepe; R son ali = imprese personali.

REBUS: pio G; Gesù I; pire N e I = Piogge sui Pirenei.

REBUS (frase: 3.1.4.1.4.1.1.1 = 6.3.7) di Traiano

REBUS (frase: 2.7.1.3.3 = 7.9) di Vago

Mille lire valgono piu' di un milione?

Sì,

per i soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Perché avere un milione (o due o tre) in deposito o in conto corrente dà il solo beneficio dell'interesse annuo: avere invece anche una sola quota sociale di 1000 lire dà diritto a tutta una serie di benefici

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

Ente di diritto pubblico